Der Einfluß des mitwirkenden Verschuldens von Hilfspersonen des Beschädigten auf die außervertragliche Haftung der Deutschen Reichsbahngesellschaft.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der juristischen Doktorwürde

der

Rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von

Ernst Wetzel

Gerichtsreferendar aus Heeren

Marburg 1932

Druck von Otto Rühmkorf, Dortmund, Humboldtstraße 9

Als Dissertation von der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät angenommen am 6. Juni 1931

Berichterstatter: Geh. Justizrat Prof. Dr. Manigk

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Verzeichnis der Abkürzungen:

Arch. Eis.	=	Archiv für Eisenbahnwesen, herausgegeben in der Hauptversammlung der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Berlin.
Bay. Z.	=	Zeitschrift für Rechtspflege in Bayern.
BlfR.	=	Seufferts Blätter für Rechtsanwendung, Erlangen.
DRBR	=	Deutsche Reichsbahngesellschaft.
EE.	=	Eisenbahnrechtliche Entscheidungen. Jetzt: Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, herausgegeben von Eger, Breslau.
Eis. G.	=	Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (GS. S. 505).
HPfG.	=	Gesetz betreffend die Verbindlichkeit zum Schadensersatz für die bei dem Betrieb von Eisenbahnen usw. herbeigeführten Tötungen und Körperverletzungen.
KFG.	=	Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909.
LZ.	=	Leipziger Zeitschrift für deutsches Recht, München, Berlin und Leipzig.
RG.	=	Reichsgericht.
ROHG.	=	Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.
ROLG.	=	Die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Zivilrechts, herausgegeben von Mugdan und Falkmann, Berlin und Leipzig.
VerkehrsrR.	=	Verkehrsrechtliche Rundschau, herausgegeben von Röder, Berlin.
VZ.	=	Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Berlin.

Verzeichnis des Schrifttums:

Brunner: Die Behandlung von Haftpflichtansprüchen aus Unfällen an schrankenlosen Uebergängen. In VZ 67. Jahrg. (1927) S. 45 ff.

Coermann: Vereinheitlichung der Eisenbahngesetzgebung. In VZ 65. Jahrg. (1925) S. 377 ff.

Cohn: Untersuchung zu § 254 BGB. In Gruch. Beitr. 43. Jahrg. (1899) S. 96 ff und S. 376 ff.

Cosack: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. 1. Bd. 7. Aufl. Jena 1922.

Crome: System des deutschen bürgerlichen Rechts. 1. Bd. Tübingen und Leipzig 1900.

Dernburg: Die Schuldverhältnisse nach dem Recht des deutschen Reichs und Preussens. 1. Abtlg. 3. Aufl. Halle 1905.

Dronke: Einfluss des Verschuldens von Angestellten des Beschädigten auf die Haftung des Eisenbahnunternehmers. In EE Bd. 21 (1905) S. 295 und S. 413.

Dungs: Drei Fragen über die Haftung aus unerlaubten Handlungen. In Gruch. Beitr. 54. Bd. (1910) S. 537.

Eger, Georg (sen.): Die Haftpflicht der Eisenbahn für Sachschäden. In DJZ 1908 Sp. 57 ff.

Eger, Georg: Das Reichshaftpflichtgesetz. 7. Aufl. Hannover 1912

Eger, Gerhard: Die Ansprüche gegen die Bahn bei Autounfällen auf Schienenkreuzungen. In LZ 1927 Sp. 301 ff.

Endemann: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. 1. Bd. 8. Aufl. Berlin 1903.

Enneccerus-Lehmann: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Bd. II Recht der Schuldverhältnisse, 11. Bearbeitung, Marburg 1930.

Freymuth: Mitwirkung eines Verschuldens des Verletzten nach § 9 KFG vom 3. Mai 1909. In EE Bd. 31 (1914-1915) S. 10 ff und S. 172 ff.

Fritsch: Das deutsche Eisenbahnrecht. 2. Aufl. Berlin 1928.

Fromherz: Die zusammenfassende Neuregelung der Haftpflichtgrundsätze für Eisenbahnen, Kraft- und Luftfahrzeuge und der 35. deutsche Juristentag. In Arch. ziv. Prax. 1929 Bd. 10 S. 73.

Fuchs: Ein Streifzug durch das Schuldrecht des Kommentars der Reichsgerichtsräte. In JW. 1929 S. 553 ff.
Gleim: Zum 3. November 1888. In Arch. Eisw. 1888 S. 797 ff.
Goehle: Die Haftpflicht der Eisenbahn aus § 25 des Gesetzes vom 3. Nov. 1838 bei Sachbeschädigungen. In Arch. Eisw. 14. Jahrh. (1891) S. 636 ff.
Goltermann: Sachschadenhaftung der Eisenbahn. In Verkehrs-rR. 9. Bd. Bd. Heft 3 S. 99 ff.
Gottschalk: Das mitwirkende Verschulden des Geschädigten bei Schadensersatzansprüchen nach dem BGB, Berlin 1903.
Graff: Ausservertragsmässige und vertragsmässige Haftung der preussischen Eisenbahnen für den durch Funkenflug verursachten Schaden. In EE 33 Bd. (1916-17) S. 346 ff.
Grünebaum: Mitwirkendes Verschulden der Hilfspersonen des Beschädigten in Recht 1908 12. Jahrg. Sp. 98 ff.
Hagen: Zur Anwendung des § 254 BGB. In BlfR. 72. Bd. (1907) S. 365 ff.
Hanow: Haftpflicht und Rechtsprechung. In VZ. 64. Jahrg. (1924) S. 447.
Hanow: Abweichungen in der Sachschadenregelung der deutschen Länder. In EE 42. Bd. S. 18.
Heck: Grundriss des Schuldrechts, Tübingen 1929.
Heine: Zu § 25 des preussischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. Nov. 1838 und § 254 BGB. In EE Bd. 35 S. 287 f.
Hilse: Mass der Schadloshaltung aus der Haftpflicht für verschuldete Betriebsunfälle. In Recht 1901 S. 141 ff.
Hinze: Zur Haftung für fremdes Verschulden bei konkurrierendem, ausservertraglichem Verschulden. In JW 1908 S. S. 230 f.
Jänecke: Eisenbahnverkehr. In VZ. 70. Jahrg. (1930) S. 829 ff.
Jung: Bürgerliches Recht aus Stammler: Das gesamte deutsche Recht, Berlin 1931.
Kahn: Kulpakompensation und Gehilfenhaftung. In Arch. bürg. R. 1910 S. 350 ff.
Keyssner: Ausdehnung der Haftpflicht der Strassenbahnen auf Sachbeschädigungen ist nicht geboten. In Recht 1904 S. 1 ff.
Keyssner: Haftpflicht der Eisenbahnen für Sachbeschädigungen; Funkenflug. In Recht 1904 S. 617 ff.
v. Königslöw: Unzulässigkeit der Schadensteilung nach § 254 Abs. 1 BGB in den Fällen des § 1 HPfG., Berlin 1905.
Kohler: Technik der Gesetzgebung. In Arch. ziv. prax. Bd. 96 (1905) S. 345 ff.
Kress: Lehrbuch des allgemeinen Schuldrechts, München 1929.
Krückmann: Verschuldensaufrechnung, Gefährdungsaufrechnung und Deliktsfähigkeit. In Iher. Jahrb. Bd. 55 S. 1 ff.

Lass und Maier: Haftpflichtrecht und Reichsversicherungsgesetzgebung. 2. Aufl. München 1902.
Leonhard, Franz: Allgemeines Schuldrecht des BGB. 1. Bd. München und Leipzig. 1929 aus: Binding-Oetker: Systematisches Handbuch der deutschen Rechtswissenschaft 10. Abtlg. 2. Teil 1. Bd.
v. Leyden: Die sogenannte Kulpakompensation im BGB, Berlin 1902.
Lissauer: Findet § 254 BGB auch in den Fällen des § 25 des preussichen Gesetzes vom 3. Nov. 1838 Anwendung? In DJZ 1909 Sp. 767.
Loening: Forderung nach reichsrechtlicher Regelung der Eisenbahnhaftung für Sachschäden. In verkehrsrR. Bd. 6 S. 521.
Loewenwarter: Lehrkommentar zum BGB. 2. Bd. Berlin 1924.
Mantey: § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes, eine Beeinträchtigung des Reichsbahnfiskus und eine soziale Unbill. In VZ 63. Jahrg. (1923) S. 637 ff.
Meyer, Fritz: Kritische Streifzüge in das Gebiet der unerlaubten Handlungen. In Recht 1924 Sp. 508.
Müller: Automobilgesetz. 5. Aufl. Berlin 1926.
Müller: Zur Haftpflicht im Eisen- und Strassenbahn-, Kraft- und Luftfahrzeugverkehr. In DJZ 1928 Sp. 1132 ff.
Müller-Erzbach: Gefährdungshaftung und Gefahrtragung. In Arch. ziv. prax. Bd. 106 (1910) S. 309 ff.
Oertmann: Kommentar zum BGB. 1. Abtlg. 5. Aufl. Berlin 1928.
Oesterlen: Die Haftpflicht der Eisenbahn nach gemeinem Recht und BGB., insbes. bei Ueberfahren von Fuhrwerken und Beschädigungen durch Funkenflug. In EE 15. Bd. (1899) S. 273 ff und S. 357 ff.
Ostwald: Zur Anwendung des § 278 im Rahmen des § 254 BGB., insbes. bei Verträgen zugunsten Dritter. In LZ 1923 Sp. 517 f.
Planck: BGB nebst EG BGB VI. Dd. 1. und 2. Aufl. Derlin 1914.
Planck-Siber: Kommentar zum BGB II. Bd. 1. Hälfte. 4. Aufl. Berlin 1914.
Platho: Die Haftung des Eisenbahnunternehmers für das Ueberfahren von Hunden nach preussischem Recht. In VZ 1910 S. 1439 ff.
Przibilla: Das mitwirkende Verschulden der Vertreter und Gehilfen. In JW 1909 S. 179.
Rosenthal-Freymuth: BGB nebst EG BGB. 10. Aufl. Aerlin 1923.
Schierlinger: Das Reichshaftpflichtgesetz und § 254 BGB. In BlfR. Bd. 70 S. 109 ff; Bd. 73 S. 261 ff; Bd. 75 S. 661 ff.
Schläger, Eisenbahn, und Kraftfahrzeugverkehr. In LZ 1929 Sp. 319.
Schmidt: Bürgerliches Recht. Stuttgart 1927.

Schroeder: Die Bedeutung der Verweisung auf den § 278 im 2. Absatz des § 254 BGB. In Arch. ziv. prax. Bd. 95 (1904) S. 298 ff.
Seligsohn: Haftpflichtgesetz. Berlin und Leipzig. 2. Aufl. 1931.
Simeon-David: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. 1. Hälfte. 12. und 13. Aufl. Berlin 1923.
Soergel: BGB nebst EG BGB 1. Ad. 4. Aufl. Stuttgart 1929.
Staub: Kommentar zum Handelsgesetzbuch. 2. Bd. 2. Halbbd. 11. Aufl. Berlin und Leipzig 1921.
Staudinger: Kommentar zum BGB. 2. Bd. 1. Teil. 9. Aufl. München, Berlin und Leipzig 1930.
Staudinger: Kommentar zum BGB. 4. Bd. 2. Teil. 9. Aufl. München, Berlin und Leipzig 1926.
Traeger: Der Kausalbegriff im Straf- und Zivilrecht. 2. Abdruck. Marburg 1929.
Vogt: Die Reichsbahn in der deutschen Volkswirtschaft. In VZ 70. Jahrg. (1930) S. 549 ff.
Warneyer: Kommentar zum BGB. 1. Bd. Tübingen 1930.
Weber: Das Verschulden bei Eisenbahnunfällen. In EE Bd. 19 (1903) S. 78 ff.
Well: In welchem Ländchen war es? In verkehrsrR. 9. Bd. Heft 7 Sp. 288 ff.
v. Weinrich: Die Haftpflicht wegen Tötung und Körperverletzung eines Menschen. 2. Aufl. Berlin 1902.
v. Weinrich: Sind die §§ 254 und 846 BGB auf die Haftpflicht der Eisenbahn und der Post wegen Beschädigungen der Reisenden nicht anwendbar? In EE Bd. 19 (1903) S. 369.
Winter: Haftet der Beschädigte für schuldhaftes Handeln seiner Angestellten? In BlfR. Bd. 73 (1908) S. 352.
Wussow: Der Einfluss des § 254 BGB auf die Eisenbahnhaftpflicht. In EE 24. Bd. (1908) S. 78 ff.
Zitelmann: Das Recht des BGB. I. Allgemeiner Teil. Leipzig 1900.

Gliederung und Inhaltsverzeichnis:

Verzeichnis der Abkürzungen: III
Verzeichnis des Schrifttums: V
Gliederung und Inhaltsverzeichnis: IX
Einleitung:
Die Aufgabe und der Aufbau der Arbeit. 1
Hauptteil.
I. Unterteil:
Der Schadensersatz bei Unfällen, bei denen durch die Eisenbahn und ein mitwirkendes Verschulden von Hilfspersonen des Verletzten diesem ein Personenschaden entstanden ist. 4
1. Abschnitt:
Die Voraussetzungen des Schadensersatzanspruches und die Anwendbarkeit des § 254 BGB auf das Gebiet des Reichshaftpflichtgesetzes. . . 4
2. Abschnitt:
Die Bedeutung der Verweisung auf § 278 im § 254 Abs. 2 S. 2 BGB und ihre rechtliche Würdigung. 5
1. Titel: Die Auslegung des letzten Satzes des § 254 BGB durch das Reichsgericht und das Ergebnis dieser Rechtsprechung. 5
2. Titel: Die Untersuchung des Begriffs der „entsprechenden Anwendung". 7
3. Titel: Die rechtliche Bedeutung der sich aus § 254 ergebenden Sorgfaltspflicht. 9
4. Titel: Einzelne Bedenken gegen die Auslegung der angeführten Gesetzesstelle durch das Reichsgericht. 11
3. Abschnitt:
Die Anwendbarkeit des § 831 BGB auf die Fälle des § 254 Abs. 1 BGB. 13
II. Unterteil:
Der Schadensersatz bei Unfällen, bei denen durch die Eisenbahn und ein mitwirkendes Verschulden von Hilfspersonen des Beschädigten diesem ein Sachschaden entstanden ist. 16

1. Abschnitt:
Die Voraussetzungen des Schadensersatzanspruches in Preussen. 16
2. Abschnitt:
Die Anwendbarkeit des § 254 BGB auf den § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. Nov. 1838. 16
1. Titel: Die Auslegung des § 25 Eis. G. durch das Reichsgericht und die Würdigung des Ergebnisses dieser Rechtsprechung. 16
2. Titel: Versuch der Widerlegung der Ansicht des Reichsgerichts, eine Anwendung des § 254 BGB auf den § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes sei unzulässig. 19
§ 1: Die Auslegung des § 25 Eis. G. unter Berücksichtigung der Entstehungsgeschichte dieses Paragraphen. 19
§ 2: Die Auslegung des § 25 Eis. G. unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahn. 20
§ 3: Die Auslegung des § 25 Eis. G. unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Reichsgerichts zum Reichshaftpflichtgesetz. 22
§ 4: Die Auslegung des § 25 Eis. G. unter Berücksichtigung sozialer Erwägungen. 23
§ 5: Die Auslegung des § 25 Eis. G. unter Berücksichtigung des im § 254 BGB enthaltenen allgemeinen Prinzips. 25
3. Titel: Schlussbetrachtungen über die Auslegung des § 25 Eis. G. 27
3. Abschnitt:
Ein Ueberblick über die einzelnen zur Regelung der Schadensersatzpflicht der Deutschen Reichsbahngesellschaft für Sachschäden erlassenen Landesgesetze unter besonderer Berücksichtigung der in ihnen enthaltenen Regelung des mitwirkenden Verschuldens der Hilfspersonen des Beschädigten. 28
Anhang zum I. und II. Unterteil:
Der Einfluss der Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes auf die rechtliche Beurteilung der in diesen beiden Teilen bearbeiteten Unfälle. . . . 30
Schluss:
Zusammenfassung: Notwendigkeit einheitlichen Reichsrechts. 31
Lebenslauf. 35

Einleitung: Die Aufgabe und der Aufbau der Arbeit.

Die Entstehung zahlreicher Verkehrsunfälle ist auf ein mitwirkendes Verschulden von Hilfspersonen des Beschädigten zurückzuführen. Diese Beobachtung lässt sich vor allem bei denjenigen Unfällen machen, bei denen ein Sachschaden entstanden ist. Sehr oft ist der Eigentümer der beschädigten Sache selbst an dem Unfall schuldlos, während sich bei seinem Kutscher, Schofför, Knecht, Laufburschen usw., kurzum bei derjenigen Hilfsperson, die mit der Beaufsichtigung der nachmals beschädigten Sache betraut war, ein Verschulden oder mindestens ein mitwirkendes Verschulden feststellen lässt.

Es entsteht dann in dem Schadensersatzprozess regelmässig die Frage, ob sich der Verletzte das Verschulden seiner Hilfspersonen anrechnen lassen muss oder mit anderen Worten, ob dem auf Schadensersatz klagenden Verletzten der Einwand entgegengehalten werden kann: Deine Hilfsperson hat den Schaden verschuldet oder wenigstens mitverschuldet, also entfällt Dein Schadensersatzanspruch oder wird wenigstens gemindert. Bei der grossen Anzahl der Verkehrsunfälle und dem oft sehr hohen Streitwert der daraus entstehenden Schadensersatzprozesse ergibt sich hier eine Frage von sehr praktischer Bedeutung. Umsomehr überrascht demgegenüber die Feststellung, dass gerade hinsichtlich dieser Frage ein heftiger Streit in Theorie und Praxis besteht, und bisher nicht einmal in den Grundzügen eine Einigung erzielt werden konnte.

Aus der grossen Anzahl der mannigfaltigsten Verkehrsunfälle, bei denen diese Streitfrage für die Entscheidung bedeutungsvoll werden würde, sind im folgenden diejenigen zur Bearbeitung herausgegriffen worden, bei denen die Eisenbahn als Schädiger beteiligt ist. Dieser Ausschnitt aus dem Verkehrsleben zeigt am deutlichsten die Schwächen der Rechtsprechung des RG zu jener Frage, denn auf der einen Seite ist die Haftung der DRBG gemäss § 1 HPfG eine reine Kausal- oder „Gefährdungshaftung", tritt also völlig unabhängig von einem Verschulden des Eisenbahnunternehmers oder seiner Hilfspersonen ein, während auf der anderen Seite nach der Ansicht des RG der durch ein mitwirkendes Verschulden seiner Hilfspersonen körperlich oder vermögensrechtlich verletzte Dienstherr fast durchweg für die ihm ausservertraglich zugefügten Schädigungen vollen Schadensersatz verlangen kann; dies bei Körperschä-

den deshalb, weil das RG in ständiger Rechtsprechung 1) für die entsprechende Anwendung des § 278 (gemäss § 254 Abs. 2 S. 2) BGB auf den § 254 BGB verlangt, dass bereits vor dem Eintritt des schädigenden Ereignisses zwischen den Parteien ein Schuldverhältnis oder wenigstens „etwas einer Verbindlichkeit Aehnliches" bestand. Da das RG bei ausservertraglichen Schädigungen vor dem Eintritt des Schadens ein derartiges Rechtsverhältnis zwischen den Parteien leugnet, wendet es den § 278 BGB nur auf die Fälle des § 254 Abs. 2, nicht aber auch auf die des § 254 Abs. 1 an.

Die Folge dieser Rechtsprechung ist, dass bei sämtlichen Unfällen, bei denen das Verschulden von Hilfspersonen bei der Entstehung des Schadens zu Tage tritt, das noch so erhebliche Verschulden der Hilfspersonen des Beschädigten keinerlei Einfluss auf die Ersatzpflicht des Schädigers ausüben kann und daher im Schadensersatzprozesses unberücksichtigt bleibt. Das RG hat allerdings in einigen ähnlichen Fällen die entsprechende Anwendung des § 831 BGB für berechtigt gehalten, doch ist dieser Ausweg — wie im 3. Abschnitt des I. Unterteiles dargelegt werden wird — unzulässig.

Ist andererseits dem Diestherrn durch die Schuld seines Angestellten ein Sachschaden enstanden, so haftet die DRBG in Preussen 2) auf vollen Schadensersatz, weil hier in Bezug auf Sachschäden noch der § 25 des „altehrwürdigen" pr. Eis. G. vom 3. Nov. 1838 gilt, der den Eisenbahnunternehmer nur dann von der Schadensersatzpflicht befreit, wenn der Schaden durch ein „eigenes" Verschulden des Geschädigten bewirkt worden ist. Aus diesem Grunde hat das RG in ständiger Rechtsprechung 3) nur das Verschulden des Beschädigten (Eigentümers!) selbst, nicht aber auch das seiner Angestellten für haftbefreiend erklärt und ist trotz erheblicher Bedenken, die ihm naturgemäss gegen seine Ansicht auftauchen mussten und auch aufgetaucht sind, 4) hiervon hauptsächlich aus der Erwägung nicht abgegangen, dass in den Vorläufern des BGB keine dem § 254 BGB entsprechende Bestimmung enthalten gewesen ist, die nach dem Art. 105 EGBGB hätte aufrechterhalten werden können. Daher verneinen das RG und die h. M. 5) in enger, formalistischer Auslegung des § 25 Eis. G. die Frage nach der Zulässigkeit der Anwendung

1.) RG 62,346; 75,258; 77,212; 79,319; 91,138; 119,155; 121,118.

2.) Die Sachschadensersatzregelung in den übrigen deutschen Ländern wird im 3. Abschnitt des II. Unterteiles eingehend behandelt werden. Diese getrennte Behandlung muß erfolgen, da die einzelnen diesbezüglichen Landesgesetze nicht übereinstimmen.

3.) RG 63,270; 98,11; Gruch. Beitr. 65,73; JW 1909 S. 271; 1921 S. 1230; Seuff. Arch. 1925 S. 106.

4.) RG 66,405.

5.) Staudinger II 1 S. 156; Soergel 1. Bd. S. 487; Staub-Koenige S. 1490; Loewenwarter S. 29; Warneyer S. 459; Siméon-David S. 298; Rosenthal-Freymuth S. II 76.

des § 254 BGB auf das Eis. G., sodass bei jedem durch die DRBG und ein mitwirkendes Verschulden von Hilfspersonen des Beschädigten verursachten Sachschaden der Eigentümer der beschädigten Sache gegen eine Schmälerung seines Ersatzanspruches gegen die DRBG gänzlich gefeit ist.

Da diese Ansicht offenbar dem Rechtsgefühl und den Haftungsgrundsätzen des Schadensersatzrechtes widerspricht, soll im folgenden die Rechtslage eingehender Prüfung unterzogen werden.

Im I. Unterteil wird die Erörterung der Schadensersatzansprüche für solche Fälle vorgenommen werden, bei denen der Verletzte einen Körperschaden erlitten hat. Die überwiegende Anzahl der hier zu behandelnden Unfälle wird sich bei Zusammenstössen eines Fahrzeuges mit einer Eisenbahn an Eisenbahnübergängen ereignen, die entweder nicht abgeschrankt waren oder bei denen das rechtzeitige Schliessen der Schranken verabsäumt worden ist. Von diesen Unfällen werden vorläufig diejenigen ausgeschaltet werden müssen, die durch den Zusammenstoss eines Kraftfahrzeuges mit einer Eisenbahn verursacht worden sind, denn bei ihrer Bearbeitung sind u. a. die Vorschriften des KFG zu berücksichtigen, die die Entscheidung des betreffenden Schadensersatzprozesses erheblich beeinflussen. Diese Unfälle, die durch das mitwirkende Verschulden eines Kraftwagenführers des Beschädigten hervorgerufen worden sind, werden in einem besonderen Anhang berücksichtigt werden.

Im I. Unterteil wird besonders die Bedeutung der Verweisung auf § 278 BGB im § 254 Abs. 2 S. 2 ausführlich zu behandeln sein. Hierzu besteht ein hartnäckiger Streit in der Rechtsprechung und im Schrifttum. Wenn auch die in diesem Zusammenhang zu bearbeitenden Unfälle nur einen kleinen Bruchteil derjenigen Unfälle darstellen, für deren Entscheidung dieser Streit bedeutungsvoll werden würde, so lässt sich doch eine ausführliche Stellungnahme zu dieser Streitfrage an dieser Stelle umso weniger umgehen, als sich die Tragweite dieser Frage auch auf den II. Unterteil erstreckt, in dem die Unfälle behandelt werden, bei denen eine S a c h e durch ein mitwirkendes Verschulden der Hilfspersonen des Eigentümers beschädigt oder vernichtet worden ist. Dort wird die für die Auslegung des § 25 Eis. G. massgebliche Entscheidung des RG vom 3. Mai 1906 (RG 63, 270 ff) eingehend geprüft und zu beweisen versucht werden, dass einer Anwendung des § 254 BGB auf den § 25 Eis. G. nichts im Wege steht.

Im Anschluss hieran wird auf die Sachschadensersatzregelung bei Eisenbahnunfällen in den übrigen deutschen Ländern eingegangen und die Unzulänglichkeit der landesgesetzlichen Regelung dieser Materie dargetan werden.

Zum Schluss wird nach einer kurzen Zusammenfassung des Ergebnisses ein einheitliches Reichshaftpflichtgesetz für Sachschäden befürwortet werden.

Hauptteil.

I. Unterteil.

Der Schadensersatz bei Unfällen, bei denen durch die Eisenbahn und ein mitwirkendes Verschulden von Hilfspersonen des Verletzten diesem ein Personenschaden entstanden ist.

1. Abschnitt.

Die Voraussetzungen des Schadensersatzanspruches und die Anwendbarkeit des § 254 BGB auf das Gebiet des Reichshaftpflichtgesetzes.

Der Schadensersatzanspruch des durch die Eisenbahn und ein mitwirkendes Verschulden seiner Hilfspersonen körperlich Verletzten stützt sich auf den § 1 HPfG., der für die Haftung des Betriebsunternehmers lediglich voraussetzt, dass bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder verletzt worden ist. Die Feststellung dieser Voraussetzung sowie des erforderlichen Kausalzusammenhangs zwischen dem Eisenbahnbetrieb und der Körperverletzung wird dem Gericht in der Regel keine Schwierigkeiten bereiten.

Da für sämtliche hier zu bearbeitende Fälle ein mitwirkendes Verschulden von Hilfspersonen des Beschädigten tatsächlich unterstellt werden soll, wird sich die von dem Verletzten gemäss § 1 HPfG in Anspruch genommene DRBG im Prozess regelmässig auf dieses Verschulden zu ihren Gunsten berufen. Es fragt sich, auf welche Rechtsvorschriften dieser Einwand gestützt werden kann.

Das HPfG selbst bringt keine Beantwortung dieser Frage, denn in ihm ist lediglich das eigene Verschulden des Verletzten berücksichtigt worden.

Dagegen stellt das BGB im § 278 das Verschulden von Hilfspersonen innerhalb eines bestehenden Schuldverhältnisses dem Verschulden des Schuldners gleich und verweist im § 254 Abs. 2 S. 2 bei der Regelung des mitwirkenden Verschuldens des Beschädigten auf die entsprechende Anwendung dieser Vorschrift.

Ein mit dem Inkrafttreten des BGB entstandener Streit über die Anwendbarkeit des § 254 BGB auf das Gebiet des HPfG ist endgültig zum Abschluss gekommen. Es herrscht heute durchweg im Schrifttum und in der Rechtsprechung darüber Uebereinstimmung, dass das im Art. 42 EG BGB neuredigierte HPfG mit dem BGB ein einheitliches Reichsgesetz darstellt.

Infolgedessen sind die allgemeinen Rechtsgrundsätze des BGB auf das Gebiet des HPfG insoweit anwenden, als ihnen nicht Inhalt oder Zweck der Vorschriften des letzteren entgegensteht. Der Rechtssatz des § 254, dass der Richter bei mitwirkendem Verschulden des Beschädigten bezw. seiner Hilfspersonen die Ersatzpflicht nach dem Verhältnis der Verursachung des Schadens durch den einen oder anderen Teil ermässigen kann, steht dem Zweck des HPfG nicht entgegen, sondern ergänzt es vielmehr in förderlicher Weise.

2. Abschnitt:

Die Bedeutung der Verweisung auf § 278 BGB im § 254 Absatz 2 S. 2 und ihre rechtliche Würdigung.

1. Titel:

Die Auslegung des letzten Satzes des § 254 BGB durch das Reichsgericht und das Ergebnis dieser Rechtsprechung.

Es ist bereits in der Einleitung darauf hingewiesen worden, dass eine Entscheidung der hier zu behandelnden Schadensersatzprozesse ohne eine Stellungnahme zu der Bedeutung dieser Verweisung unmöglich ist. Ueber die praktische Bedeutung dieser Verweisung braucht den Worten der Einleitung nichts mehr hinzugefügt zu werden. Dagegen bedarf die rechtliche Bedeutung der Verweisung an dieser Stelle einer eingehenden Bearbeitung.

Obwohl die ebenfalls mit dem Inkrafttreten des BGB entstandene Streitfrage, ob sich die Verweisung auf § 278 im § 254 BGB nur auf den Abs. 2 oder auch auf den Abs. 1 des § 254 beziehen sollte, längst übereinstimmend im letzteren Sinn entschieden ist, hat das RG in ständiger Rechtsprechung 6) unter Anlehnung an Endemann 7) eine wesentliche Einschränkung in das Anwendungsgebiet dieser Verweisung gebracht. Es soll sich nach dieser Rechtsprechung die „entsprechende" Anwendung des § 278 nur auf die Verletzung einer bestehenden Verbindlichkeit beziehen. Diese von dem sonst allgemein geltenden Prinzip der Gleichbehandlung beider Absätze des § 254 abweichende Ansicht wird damit begründet, dass auch eine „entsprechende" Anwendung des § 278 eine Verbindlichkeit oder wenigstens „etwas einer Verbindlichkeit Aehnliches" voraussetze, wovon der Eintritt des schädigenden Ereignisses keine Rede sein könne 8).

So ist nach der Rechtsprechung des RG der Rechtszustand folgender: Die Vorschrift des § 278 greift gemäss § 254 Abs. 2

6.) wie Anm. 1 auf S. 2.
7.) § 132 Anm. 25.
8.) RG 62,346; 75,258.

S. 2 im Gebiet der unerlaubten Handlungen nur Platz, wenn es sich um die Abwendung eines aus einer verursachten unerlaubten Handlung drohenden oder um die Minderung eines bereits entstandenen Schadens handelt, also in den Fällen des § 254 Abs. 2. Dagegen kann der § 278 im Gebiet der unerlaubten Handlungen bei einem Verschulden von Hilfspersonen, das nur bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat, also in den viel häufigeren Fällen des § 254 Abs. 1, keine Anwendung finden, denn die Verpflichtung, sich und seine Güter vor Schäden zu bewahren, bedeute nur eine Verpflichtung gegen die eigene Person, nicht aber auch gegen einen Dritten, sei also in Wirklichkeit keine Verpflichtung im juristischen Sinn und jedenfalls nicht im Sinn des § 278.

Zur Begründung seiner Ansicht nimmt das RG u. a. Zuflucht zur Billigkeit und sagt, eine andere Auffassung würde eine auffallende Rechtsungleichheit zu Ungunsten des Beschädigten herbeiführen, da auf der Seite des Schädigers der Geschäftsherr grundsätzlich für das Verschulden seiner Hilfsperson nach Massgabe des § 831 BGB einzustehen habe. Aus diesem Rechtsgedanken heraus wendet das RG dann auf die Fälle des § 254 Abs. 1 die Vorschrift des § 831 BGB an, sodass sich der Beschädigte das Verschulden seiner Hilfsperson nur anrechnen zu lassen braucht, wenn der Entlastungsbeweis für sie misslingt 9).

Der dargestellten Ansicht des RG haben sich einige Kommentatoren des BGB angeschlossen 10). Sie beschränken sich zwar darauf, lediglich die Begründungen der Reichsgerichtsentscheidungen wiederzugeben, ohne auch nur den Versuch einer eigenen Begründung zu machen. Aus diesem Grunde braucht auf sie im folgenden nicht näher eingegangen zu werden, es genügt vielmehr eine Prüfung der Entscheidungsgründe des RG.

Wenn man berücksichtigt, dass der durch das RG von dem Verletzten eventuell geforderte Entlastungsbeweis für seine Hilfsperson in der Praxis sehr oft gelingen wird, dann steht man doch vor einem recht unerfreulichen Ergebnis: In fast allen der hier zur Bearbeitung herausgegriffenen Fälle muss die DRBG trotz eines selbst groben Verschuldens der Hilfsperson des Verletzten bei der Entstehung des Unfalls dem Verletzten den ganzen Schaden ersetzen.

An diesem Ergebnis zeigt sich bereits die Unhaltbarkeit der vom RG vertretenen Ansicht, und so haben sich denn auch fast

9.) In der RG 75,258 ist bereits die Frage aufgeworfen worden, ob auf die Fälle des § 254 Abs. 1 der § 831 entsprechend anzuwenden sei. Es bedurfte jedoch keiner Entscheidung, da schon feststand, daß der eventuell zu fordernde Entlastungsbeweis gelingen würde. Angewandt wurde der § 831 in RG 77,212 f; RG in JW 1911 S. 944; JW 1912 S. 138; RG 79,312.

10.) Soergel S. 494; Warneyer S. 464; RGRKom. (Michaelis) S. 417; Siméon-David S. 302.

das gesamte Schrifttum 11) und einige Erkenntnisse der Oberlandesgerichte 12) mit überzeugenden Gründen gegen die reichsgerichtliche Auffassung gewandt.

2. Titel:

Die Untersuchung des Begriffs der „entsprechenden Anwendung".

Wir lassen zunächst alle rechtlichen und systemlogischen Erörterungen ausser acht und legen uns die Frage vor: Geht es den Verletzten gerechter- und verständigerweise garnichts an, dass seine Hilfsperson den Unfall herbeigeführt und ihm dadurch den Schaden zugefügt hat? Der Laie wird nach seinem Rechtsgefühl diese Frage verneinen. Der Gesetzgeber sollte dagegen im BGB keine Möglichkeit geschaffen haben, eine Entscheidung, die beiden Interessen gerecht wird, zu fällen und mit den massgeblichen Paragraphen zu begründen?

Es muss zugegeben werden, dass der § 254 BGB, der zu dieser Entscheidung heranzuziehen ist, nicht klar genug gefasst worden ist, um jeden Zweifel von vornherein auszuschliessen. Die unklare Fassung lässt die Verweisung auf den § 278 aber nur insofern zweideutig erscheinen, als sie sich entweder nur auf den 2. Absatz oder auch auf den 1. Absatz beziehen kann. Dass sich diese Verweisung aber nur auf bestehende Schuldverhältnisse beziehen könnte — wie das RG annimmt — ist durch das Wörtchen „entsprechend" völlig ausgeschlossen.

Es findet sich zwar weder im Gesetz noch in den Materialien irgendein Anhaltspunkt dafür, wie diese entsprechende Anwendung gedacht ist und nur deshalb ist es erklärlich, dass die Verweisung auf § 278 zu einer Reihe von Streitfragen Veranlassung gegeben hat. Wenn das Gesetz selbst hierüber schweigt, so lässt sich aber trotzdem aus dem Sinn und der Stellung dieser Verweisung im System des BGB der unwiderlegliche Beweis dafür erbringen, dass die Auslegung dieser Stelle durch das RG nicht richtig sein kann. Diese Behauptung lässt sich zunächst durch eine Untersuchung des Begriffs der „entsprechenden Anwendung" rechtfertigen.

Die Tatsache, dass das Gesetz die „entsprechende" Anwendung des § 278 vorschreibt, hat bei der feinen Gesetzestechnik des BGB eine grosse Bedeutung. Das BGB verweist nämlich recht häufig auf die entsprechende Anwendung einer Vor-

11.) Enneccerus-Lehmann S. 56; Staudinger II 1 S. 168; Oertmann S. 90; Planck-Siber S. 107; Kohler S. 355 ff; Schmidt S. 149; Dungs S. 547; Hinze S. 230 ff; Kahn S. 350; Przibilla S. 179; Ostwald Sp. 520; Traeger S. 341; Gottschalk S. 120; Meyer Sp. 508 ff und Fuchs Sp. 553 ff.

12.) OLG Kiel in ROLG 22,181; OLG Hamburg in Seuff. Arch. 68 S. 46 ff; OLG Darmstadt in ROLG 40,325; KG in Recht 1906 S. 1133; OLG Nürnberg in Bay. Z. 5 S. 214.

schrift, schreibt aber ebenso oft nur vor: „Die Vorschrift des § . . . findet Anwendung".

Diese verschiedene Ausdrucksweise des BGB ist keine willkürliche, und so erbringt denn Kahn 13) durch eine Gegenüberstellung der §§ 215 I und 182 III BGB mit überzeugenden Gründen den Beweis dafür, dass im BGB die „entsprechende Anwendung" von der „Anwendung" schlechthin sehr verschieden ist. Als Ergebnis seiner Untersuchung führt Kahn dann weiter ungefähr aus:

Wenn das Gesetz in einem Paragraphen die entsprechende Anwendung eines anderen anordnet, so heisst dies: Es sollen in diesem Paragraphen trotz der Verschiedenheit seiner Rechtsvoraussetzungen mit denen des anderen dessen Rechtsfolgen zur Anwendung kommen. Die Rechtsvoraussetzung des § 278 aber ist die, dass ein Schuldner sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit dritter Personen bedient. Die Rechtsfolge ist dann die, dass er für diese Personen haftet.

Würde nun auch im § 254 die Rechtsvoraussetzung die sein, dass ein Schuldner sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit dritter Personen bedient, so dürfte das BGB nicht die entsprechende Anwendung, sondern die (unmittelbare) Anwendung desselben vorschreiben; es müsste im § 254 Abs. 2 S. 2 dann heissen: „Die Vorschrift des § 278 findet Anwendung". Da es aber ausdrücklich heisst: „Die Vorschrift des § 278 findet entsprechende Anwendung", so ist damit gesagt, dass die Rechtsvoraussetzung im Abs. 2 S. 2 des § 254 von der des § 278 verschieden sein muss oder wenigstens verschieden sein kann 14).

Damit bietet aber das Gesetz die Möglichkeit, im Rahmen des § 254 den § 278 bzw. dessen Rechtsfolge — die unbeschränkte Haftung für die Hilfsperson — auch dann anzuwenden, wenn die Rechtsvoraussetzungen des § 278 fehlen, d. h. wenn kein eigentliches Schuldverhältnis zwischen dem Schädiger und dem Beschädigten besteht. Dass nur dieser allgemeine Inhalt des § 278 für den § 254 in Frage kommt, entspricht auch ganz der allgemeinen Natur des § 254, den § 278 nur zweckmässig ergänzt 15).

Diese Ausführungen sind durchaus überzeugend, denn an der einfachen Tatsache ist nicht zu rütteln, dass die „entsprechende" Anwendung im Gegensatz zur unmittelbaren Anwendung steht. Wenn nun zwischen den Parteien bereits ein Schuldverhältnis besteht, dann ist eben § 278 „unmittelbar" aber nicht „entsprechend" anzuwenden und damit wäre für diese Fälle nicht nur das Wörtchen „entsprechend", sondern der ganze 2. Satz des 2. Absatzes im § 254 überflüssig gewe-

.) S. 355 f.
.) a. M. Leonhard S. 190.
.) Graff S. 354.

den. Fuchs 16) fügt derselben Feststellung mit beissendem Spott hinzu: „Bei uns ist das Ueberflüssige zugleich schädlich, sowie die Begriffsjurisprudenz daraus formal konstruiert".

3. Titel:

Die rechtliche Bedeutung der sich aus dem § 254 BGB ergebenden „Sorgfaltspflicht".

Das RG verlangt für eine Anwendung des § 278 im Rahmen des § 254 kein Schuldverhältnis im engeren Sinn, sondern begnügt sich, um das Wörtchen „entsprechend" rechtfertigen zu können, mit „etwas einer Verbindlichkeit Aehnlichem" 17) und unterstellt im Abs. 2 des § 254 auf der Seite des Beschädigten die Verbindlichkeit gegenüber dem Schädiger, die im Abs. 2 bezeichneten Handlungen vorzunehmen.

Das RG erkennt also an, dass die aus dem Abs. 2 des § 254 zu entnehmende Sorgfaltspflicht genüge, um die entsprechende Anwendung des § 278 zu rechtfertigen. Es braucht mithin nur geprüft zu werden, ob das RG dazu berechtigt ist, diese Sorgfaltspflicht erst nach verursachtem Schaden eintreten zu lassen, oder ob der § 254 auch in seinem Abs. 1 dem Beschädigten bereits eine dem Abs. 2 entsprechende Verpflichtung auferlegt.

Das RG leugnet vor der Entstehung des Schadens eine gegenüber dem Schädiger bestehende Verbindlichkeit mit der Begründung, die Verpflichtung, sich vor Schaden zu behüten, sei eine Verpflichtung gegen die eigenen Interessen, aber nicht gegenüber einem Dritten und sei daher keine Verpflichtung im Sinne des § 278 18).

Diese Ansicht ist nur unter der selten zutreffenden Voraussetzung richtig, dass der Beschädigte nicht beabsichtigt, im Falle einer Schädigung von dem Schädiger Schadensersatz zu verlangen. Begibt sich aber irgendein Mensch mit seiner Person oder seinem Eigentum in den Bereich einer von einem Anderen zu vertretenden Gefahr und beabsichtigt, im Falle einer eventuellen Schädigung von diesem Schadensersatz zu verlangen, dann muss er die genannten Güter vor der Verwirklichung der Gefahr schützen, wenn er nicht seinen Ersatzanspruch schmälern oder ganz verlieren will 19). Unter dieser entscheidenden Voraussetzung verliert das Recht, mit der eigenen Person und mit seinem Eigentum zu machen, was man will, seine Geltung oder wird wenigstens eingeschränkt,

16.) S. 554.
17.) RG 75,258.
18.) RG 62,349.
19.) Eine ähnliche Ansicht vertritt Jung S. 731.

und an seine Stelle tritt die „Verpflichtung" 20), auf der Hut gegen mögliche oder drohende Gefahren zu sein, sie abzuwenden oder zu mindern. Andererseits entsteht für den Schädiger mit der Pflicht zum Schadensersatz das Recht, die Beobachtung dieser Sorgfaltspflicht von dem nachmals Beschädigten zu verlangen 21).

Dies ist offenbar der Grundgedanke des § 254, der dem Beschädigten die „Sorgfaltspflicht" nicht nur für die Abwendung und Minderung eines bereits verursachten Schadens auferlegt, sondern die Beobachtung derselben Pflicht auch schon vor der Entstehung des Schadens von dem Beschädigten verlangt. Die „entsprechende" Anwendung des § 278 kann bei unbefangener Betrachtung nur bedeuten, dass anstelle des „Schuldners" im § 278 nun der „Beschädigte" tritt 22), und dass der Verbindlichkeit des Schuldners im § 278 die im Abs. 1 und Abs. 2 des § 254 zur gesetzlichen Pflicht — wenn auch nur im übertragenen Sinn — erhobene Verbindlichkeit des Beschädigten entspricht, sich und sein Eigentum vor Schaden zu behüten, wenn er für diese Schädigung Schadensersatz verlangen will 23).

Die oben aus dem Absatz 1 und 2 entwickelte „Sorgfaltspflicht" ist lediglich ein Analogon zu der „Verbindlichkeit" des Schuldners aus § 278. Wenn man dagegen aus der Sorgfaltspflicht des § 254 eine Obligation sui generis zu dem Zweck zu konstruieren versucht, um hierdurch die Rechtsvoraussetzung des § 278 — das bestehende Schuldverhältnis — zu beweisen, dann begegnet man mit Recht dem von Kahn 24) gemachten Vorwurf, diese Beweisführung sei gekünstelt und zwecklos, da das Gesetz eben nicht die Anwendung, sondern die „entsprechende" Anwendung vorschreibt, die von dem Nachweis eines bestehenden Schuldverhältnisses begreiflich befreit ist.

Nur weil die ersten Widerlegungsversuche 25) in erster Linie auf der kritisierten Beweisführung aufgebaut waren, war es dem RG ein Leichtes, sie mit der Bemerkung abzutun, sie seien ohne jede Beweiskraft 26).

20.) Unter dieser „Verpflichtung" ist nicht ein Schuldverhältnis zu verstehen denn die „Verpflichtung" aus § 254 kann weder klageweise geltend gemacht werden, noch verpflichtet ihre Verletzung zum Schadensersatz. Vielmehr bildet die Erfüllung der im § 254 angeführten Pflichten lediglich eine Voraussetzung für die Ansprüche, die der Gläubiger erhebt. Es handelt sich nur um eine Vorbedingung für einen Rechtserwerb. Nachdem die hier bestehenden Bedenken ausgeräumt worden sind, kann im Text die Verpflichtung aus § 254 als „Sorgfaltspflicht" bezeichnet werden.

21.) Meyer Sp. 508.

22.) so auch RG 62,108.

23.) Meyer Sp. 509.

24.) S. 354.

25.) Cosack S. 329; v. Leyden S. 80.

26.) RG 62,349.

Wenn auch zugegeben ist, dass diese Kritik des RG nicht ganz unbegründet ist, so haben doch diese Auslegungsversuche gegenüber der Auslegung durch das RG das voraus, dass sie — wenn auch auf einem unnötigen Umweg — zu dem einzig richtigen und vom Gesetz gewollten Ergebnis, zur Anwendbarkeit des § 278 auf den ganzen § 254 führen.

Da die Konstruktion eines Schuldverhältnisses — wie bereits bewiesen — unnötig ist, ist auf die hierauf gerichteten Versuche und Widerlegungsversuche, die sehr zahlreich zu dem angeschnittenen Problem gemacht worden sind, nicht näher einzugehen.

4. Titel:

Einzelne Bedenken gegen die Auslegung der angeführten Gesetzesstelle durch das Reichsgericht.

Es ergeben sich aber noch andere Bedenken gegen die reichsgerichtliche Auffassung. So muss das RG nach seiner Auslegung einen Unterschied darin machen, ob das Verschulden der Hilfspersonen bei der Entstehung oder bei der Abwendung des Schadens zutage trat, und zwar soll im ersten Fall der Beschädigte das Verschulden seiner Hilfspersonen nur vertreten, wenn ihm der Entlastungsbeweis für sie misslingt, im zweiten Fall dagegen unbeschränkt. Es lässt sich aber nicht verkennen, dass die Grenze zwischen dem Verschulden bei der Abwendung des noch nicht eingetretenen, drohenden, „im Entstehen begriffenen" 27) Schadens und dem Verschulden bei der Entstehung des Schadens sehr schwer ziehen lässt und dass infolgedessen die Ungewissheit, wann das eine und wann das andere anzuwenden ist, eine peinliche Rechtsunsicherheit erregen muss 28).

Wenn man — wie es das RG tut — leugnet, dass dem Beschädigten vor dem Eintritt des Schadens gegenüber dem Schädiger eine Sorgfaltspflicht obgelegen hätte, dann kann man unmöglich sagen, ein noch „im Entstehen begriffener" Schaden begründe aber bereits ein Schuldverhältnis, das die Anwendung des § 278 rechtfertige. Ein Schaden ist entweder entstanden oder er ist es nicht, eine Abgrenzung, wie sie das RG jetzt vornehmen muss, lässt sich auch nicht annähernd genau praktisch durchführen.

Aus welchem Grunde soll denn auch der Beschädigte, dessen Hilfsperson den Schaden mitverursacht hat, besser gestellt werden, als derjenige, dessen Gehilfe nur die im Abs. 2 des § 254 aufgeführten Pflichten zu erfüllen unterlassen hat? Ein

27.) RG 62,348.

28.) Meyer (Sp. 511), der an Hand von Beispielen die Unzulänglichkeit dieser Abgrenzung beweist. Die Wiedergabe würde zu weit führen.

vernünftiger, innerer Grund für die unterschiedliche Behandlung dieser beiden Fälle wird sich schwerlich finden lassen, und so bestätigt schon folgende kurze Betrachtung, dass die kritisierte Praxis des RG in der Tat ungerechtfertigt ist: Wenn das Gesetz im § 254 Abs. 2 davon spricht, dass sich hier das Verschulden des Beschädigten auf etwas beschränke, so geht hieraus doch eindeutig und klar hervor, dass das Gesetz die Schadensverursachung oder -mitverursachung (§ 254 Abs. 1) als eine schwerere Pflichtverletzung auffasst, als die Unterlassung der Schadensabwendung oder -minderung (§ 254 Abs. 2).

Mit dieser Feststellung schliesst sich das Gesetz auch nur der Auffassung das Lebens an, das denjenigen, der ein Rechtsgut beschädigt, für schwerer schuldig hält, als denjenigen, der es lediglich verabsäumt, einen diesem drohenden Schaden abzuwenden. Wenn man nun aber wie das RG den § 278 nur auf den Abs. 2, nicht aber auch auf den Abs. 1 des § 254 entsprechend anwendet, so kommt man nicht nur zu dem unbilligen, sondern auch unlogischen Ergebnis, dass der Dienstherr für eine leichtere Pflichtverletzung seiner Hilfspersonen (Abs. 2) strenger haften muss als für die schwerere (Abs. 1). Das in der leichteren Form auftretende mitwirkende Verschulden von Hilfspersonen müsste sich also der verletzte Diensther unbeschränkt, das in der schwereren Form des positiven Handelns auftretende dagegen nur beim Misslingen des Entlastungsbeweises anrechnen lassen 29).

Dieses Ergebnis zeigt, dass sich das RG bei der Auslegung der Verweisung zu sehr an formale Gesichtspunkte gehalten und den Sinn und die Absicht des Gesetzes nicht genügend berücksichtigt hat. Es ist auch nicht ersichtlich, was das RG zu seiner formalen Konstruktion veranlasst. Es kann doch ernstlich nicht geleugnet werden, dass die Auslegung des § 254 im Sinne der hier vertretenen Meinung durchaus dem Wortlaut und Grundgedanken des Gesetzes entspricht, die nächstliegende ist und überall das vom Gesetz gewollte Ergebnis liefert, dass wie im § 278 der Schuldner, so in allen Fällen des § 254 der Beschädigte für seine Hilfspersonen einstehen soll 30). Demgegenüber macht die enge Auslegung dieser Gesetzesstelle durch das RG die bedeutungsvolle Forderung ausgleichender Gerechtigkeit für das grosse Gebiet der ausservertraglichen Haftung fast wertlos und den letzten Satz des § 254 unpraktisch. Man lasse ferner bei seiner Entscheidung nicht den wichtigen Umstand ausser Acht, dass es auch nach der hier vertretenen Auffassung der Richter in der Hand hat, nach den besonderen Umständen des Falles den Schaden unter

29.) so im Ergebnis: Grünebaum Sp. 99 und Kahn S. 365.
30.) Meyer Sp. 509.

die Parteien zu verteilen und geeigneten Falles den Verletzten freizulassen 31).

3. Abschnitt:

Die Anwendbarkeit des § 831 BGB auf die Fälle des § 254 Absatz 1.

Es ist bereits erwähnt worden, dass die Rechtsprechung des RG in Bezug auf Entscheidungen über das mitwirkende Verschulden von Hilfspersonen des Beschädigten wesentlich von dem Gedanken beherrscht wird, Schädiger und Beschädigter dürften nicht mit demselben Massstab gemessen werden. Aus diesem Grunde führt das RG zur Begründung seiner Ansicht eine Billigkeitserwägung ins Feld und behauptet, die Anwendung des § 278 auf die Fälle des § 254 Abs. 1 sei für den Beschädigten unbillig, da der Schädiger für seine Hilfspersonen im Gebiet der unerlaubten Handlungen nur nach Massgabe des § 831 einzustehen habe, während der Beschädigte das Verschulden dieser Personen unbeschränkt zu vertreten haben würde.

Selbst wann man davon absieht, dass schon ein grosser Unterschied darin liegt, ob meine Hilfspersonen einem Dritten oder mir persönlich einen Schaden zufügen — zwischen eigener Ersatzpflicht und Verlust des Ersatzanspruches gegen einen anderen Schädiger besteht auch sonst im BGB mit Recht kein völliger Parallelismus 32) —, so entbehrt doch die Billigkeitserwägung des RG in unserem Fall vollkommen ihrer Begründung, denn nach § 1 HPfG haftet der Unternehmer sogar o h n e den Nachweis eines Verschuldens seiner Angestellten für die blosse, durch seinen Betrieb hervorgerufene Gefährdung. Wenn man also schon eine Billigkeitserwägung anstellen will, so spricht diese ganz entschieden gegen die Ansicht des RG, denn es kann doch unmöglich noch billig erscheinen, dass der an sich ersatzpflichtige Unternehmer den g a n z e n Schaden tragen muss, an dessen Entstehung die Hilfsperson des Verletzten eine Mitschuld trifft 33).

31.) Meyer Sp. 512 f.
32.) Oertmann S. 90.
33.) Da dieses Beweismittel des RG – die Billigkeitserwägung – in den hier zu behandelnden Fällen vollends versagt, könnte man aus diesem Grunde schon auf eine Prüfung der Frage verzichten, ob das RG überhaupt dazu berechtigt ist, im Fall des § 254 Abs. 1 den § 831 analog anzuwenden. Trotzdem soll aber unter diesem Vorwand nicht einer Entscheidung der Streitfrage aus dem Wege gegangen werden und zwar nicht zuletzt aus dem Grunde, weil die irrige Ansicht des RG zu dieser Frage u. a. in einige bedeutsame Kommentare des BGB aufgenommen worden ist und daher einer weiteren Verbreitung ausgesetzt ist. So RGRKom. S. 147; Soergel S. 495 und Warneyer S. 465. Außerdem wird diese Ansicht vertreten durch: Gottschalk S. 124 f; Dronke S. 295,413; Leonhard S. 190 und Manigk in JW 1929 S. 399.

Das RG stützte sich bei der Anwendung des § 831 auf die Fälle des § 254 Abs. 1 auf keine ausdrückliche Rechtsbestimmung, sondern wandte den § 831 „aus einem allgemeinen Rechtsgedanken heraus" 34) auf diese Fälle an.

Dieser allgemeine Rechtsgedanke lässt sich wie folgt wiedergeben: Das BGB zieht bei der Haftung für Gehilfen einen scharfen Trennungsstrich zwischen den Fällen, in denen zwischen der schädigenden und der beschädigten Partei bereits vor dem Eintritt des Schadens ein Schuldverhältnis bestand und verletzt wird und denjenigen, bei denen dies nicht der Fall ist. In den ersteren Fällen, also bei bereits bestehendem Vertragsverhältnis, haftet der Dienstherr gemäss § 278 unbeschränkt für das Verschulden seiner Hilfspersonen, in den letzteren Fällen dagegen gemäss § 831 nur bei eigenem (vermuteten) Verschulden.

Diesen „allgemeinen" Rechtsgedanken hat nun das RG ohne jede Rücksicht auf die spezielle Regelung im § 254 bei seinen Entscheidungen über mitwirkendes Verschulden von Hilfspersonen des Beschädigten angewandt. Aus der Begründung dieser Entscheidung des RG kann man bereits ersehen, dass diese Anwendung des § 831 jeder gesetzlichen Berechtigung entbehrt. Diese Behauptung wird dadurch bewiesen, dass das RG eben auf eine Operation mit „allgemeinen" Rechtsgedanken angewiesen war, die keinesfalls überzeugend wirken kann. Wenn man sich nämlich der Ansicht des RG anschliesst, dann müsste man notgedrungen die Behauptung aufstellen, das Gesetz habe die Regelung dieses praktisch so bedeutsamen Tatbestandes verabsäumt, denn anderenfalls wäre man nicht bei seiner Begründung auf „allgemeine" Rechtsgedanken angewiesen gewesen, sondern hätte sein Urteil auf die im Gesetz getroffene spezielle Bestimmung stützen können. Da man aber füglich nicht behaupten und keinesfalls beweisen kann, dass das BGB keine Regelung des bei der Entstehung des Schadens mitwirkenden Verschuldens der Hilfspersonen des Beschädigten enthält, müsste man an sich die Ansicht des RG auch durch spezielle gesetzliche Bestimmungen begründen können.

In Wahrheit muss aber jeder Versuch, eine Anwendung des § 831 auf die Fälle des § 254 Abs. 1 mit speziellen gesetzlichen Vorschriften begründen zu wollen, von vornherein scheitern, denn das Gesetz macht eben im § 254, der ganz allein für die Regelung des mitwirkenden Verschuldens der Hilfspersonen massgeblich ist, keinen Unterschied zwischen unerlaubten Handlungen und der Verletzung einer Verbindlichkeit 35). Gegenüber der Ansicht des RG gilt es hier die Tatsache zu betonen, dass sich die Vorschrift des § 254 im allgemeinen

34.) RG 77, 213.
35.) so auch Kress S. 323.

Teil des Rechts der Schuldverhältnisse befindet und daher ebensowohl auf vertragliche wie ausservertragliche Schadenszufügungen zu beziehen ist 36).

Wenn das Gesetz die sonst im BGB bei der Haftung für Gehilfen geltende Unterscheidung auch bei der Regelung des mitwirkenden Verschuldens angewandt wissen wollte, so wäre doch wohl nichts einfacher gewesen, als den Schlusssatz des § 254 etwa dahin zu fassen: Die Vorschrift des § 278 findet bei Rechtsgeschäften, die des § 831 bei unerlaubten Handlungen entsprechende Anwendung 37). So lautet das Gesetz aber nicht und trotzdem schiebt das RG den § 831 bei der Regelung des mitwirkenden Verschuldens von Hilfspersonen ein, dessen Anwendung das BGB gerade vermeiden will.

Durch diese willkürliche und unberechtigte Annahme macht das RG in allen Fällen, in denen dem Beschädigten der Entlastungsbeweis für seine Hilfsperson gelingt, die ausgesprochene Absicht des Gesetzes zunichte.

Die Bedenken, dass durch eine Anwendung des § 278 bei mitwirkendem, ausservertraglichem Verschulden das Gebiet des § 831 berührt würde, können nicht stichhaltig sein, denn § 831 regelt grundsätzlich Fälle der aktiven Schadenszufügung, nicht wie § 278 in Anwendung auf § 254 passiver Schadensduldung 38). Die durch das RG geübte Anwendung des § 831 auf die Fälle des § 254 Abs. 1 verdient mit Recht die Kritik Meyers: „Das dürfte kaum mehr eine Auslegung sein, das ist eine Umgestaltung fast contra legem“ 39).

Der oben geführte Beweis der Unzulässigkeit einer diesbezüglichen Anwendung des § 831 umfasst naturgemäss auch die hier zu behandelnden Fälle, bei denen die DRBG als Schädiger beteiligt ist. Daher ist es nicht erforderlich, noch ausdrücklich zu beweisen, dass eine Anwendung des § 831 dem § 1 HPfG widerspricht und auch noch aus diesem Grunde nicht in Verbindung mit § 1 HPfG bei mitwirkendem Verschulden von Hilfspersonen angewandt werden darf 40); 41).

36.) Grünebaum Sp. 100.
37.) Meyer Sp. 512.
38.) Graff S. 354.
39.) Meyer Sp. 512.
40.) Die Vorschriften des BGB dürfen nur insoweit auf das Gebiet des HPfG übertragen werden, als sie mit dessen Grundsätzen vereinbar sind. Vgl. die Ausführungen auf S. 7.
41.) Es sei an dieser Stelle lediglich darauf hingewiesen, daß Seligsohn (S. 138) den hier als überflüssig erachteten Beweis erbracht hat, daß die Anwendung des § 831 mit den Grundsätzen des § 1 HPfG unvereinbar ist.

II. Unterteil:

Der Schadensersatz bei Unfällen, bei denen durch die Eisenbahn und ein mitwirkendes Verschulden von Hilfspersonen des Beschädigten diesem ein Sachschaden entstanden ist.

1. Abschnitt:

Die Voraussetzungen dieses Schadensersatzanspruches in Preussen.

Dieser Anspruch stützt sich in Preussen auf den § 25 des pr. Eis. G. vom 3. Nov. 1838, der — soweit er die Regelung der Haftung der DRBG für Sachschäden betrifft — durch den Art. 105 EG BGB aufrecht erhalten worden ist.

Das HPfG löste die Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers aus, wenn der Schaden allgemein „beim Betriebe einer Eisenbahn" entstanden war, der § 25 Eis. G. beschränkt dagegen die Haftpflicht auf den Ersatz des Schadens, der „bei der Beförderung auf der Bahn" entstanden ist. Nach dem Wortlaut dieser Vorschrift sollte man annehmen, dass die im § 25 Eis. G. normierte Haftpflicht von dem Bestehen eines Beförderungsvertrages abhängig sei. Dies ist jedoch nicht der Fall. Vielmehr greift der § 25 Eis. G. trotz dieser einschränkenden Fassung in allen hier zu bearbeitenden Fällen Platz, denn nach der Auslegung des Preussischen Obertribunals 42) genügt zur Auslegung der Schadensersatzpflicht auf Grund des § 25 Eis. Ges., dass der Schaden bei einer Ortsbewegung der Beförderungsmittel eingetreten ist. Der erforderliche Beweis des ursächlichen Zusammenhangs zwischen den verursachten Schaden und der „Ortsbewegung" des Zuges wird daher hier ebenfalls keine Schwierigkeiten bereiten.

2. Abschnitt:

Die Anwendbarkeit des § 254 auf den § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838.

1. Titel:

Die Auslegung des § 25 Eis. G. durch das Reichsgericht und die Würdigung des Ergebnisses dieser Rechtsprechung.

Es ist nun weiter zu prüfen, ob zur Erwägung des anzuwendenden Eis. G. die Vorschriften des BGB herangezogen werden dürfen, ob insbesondere der § 254 Anwendung finden muss oder wenigstens finden kann.

42.) O. Trib. E. 28,270.

Nach den Ausführungen im I. Unterteil sollte man — rein logisch betrachtet — erwarten, dass auch auf den § 25 Eis. G. die allgemeinen Vorschriften des BGB ergänzend herangezogen werden müssten, denn in der rechtlichen Beurteilung darf doch kein Unterschied darin liegen, ob bei dem Unfall Personen oder Sachen beschädigt worden sind.

Das RG hat jedoch in der RG 63,270 die Frage nach der Anwendbarkeit des § 254 BGB auf das Eis. G. verneint und nach anfänglichem Schwanken 43) in ständiger Rechtsprechung 44) an seiner Entscheidung festgehalten.

Wenn man sich dieser Entscheidung und ihrer Begründung anschliessen würde, dann wäre in allen der hier zu bearbeitenden Prozesse der Sachschadensersatzanspruch des Geschädigten in vollem Umfang begründet, denn der "Geschädigte" im Sinne des § 25 Eis. G. ist bei einem Sachschaden nicht die Hilfsperson, sondern fast immer der Eigentümer der beschädigten Sache. Nach der vom RG geübten engen Auslegung dieses Paragraphen ist aber nur das Verhalten des Geschädigten selbst zu berücksichtigen. Da diesen persönlich nur in den seltesten Fällen ein Verschulden bei der Entstehung des Schadens trifft, wird er — wenn er persönlich schuldlos war — immer seinen Schaden von der DRBG ersetzt bekommen, denn das noch so erhebliche Verschulden seiner Hilfspersonen braucht er sich nicht anrechnen zu lassen. Nach der Ansicht des RG ist also die Tatsache, dass eine Hilfsperson des Geschädigten den Unfall durch ein grobfahrlässiges Verhalten oder sogar vorsätzlich herbeigeführt hat, vom rechtlichen Standpunkt des Geschädigten aus durchaus unerheblich, der Geschädigte kann des Verschuldens der Hilfspersonen ungeachtet die DRBG auf Ersatz des ganzen entstandenen Sachschadens in Anspruch nehmen.

Prüft man das Ergebnis dieser Rechtsprechung, dann ist nicht zweifelhaft, dass sie dem Rechtsgefühl widerspricht, aber auch nicht mit den Haftungsgrundsätzen des geltenden Rechts in Einklang zu bringen ist. Gewiss soll die Eisenbahn wegen der nicht zu leugnenden Gefährlichkeit ihres Betriebes streng haften, diese Haftung darf aber keineswegs den Rahmen der Gerechtigkeit und Billigkeit derart überschreiten, wie es die vorliegende Entscheidung unverkennbar tut. Hierdurch verschärft man die Haftung für schuldlose Schadensfügung in einer Weise, die dem Zweck des Eis. G. nicht gerecht wird.

Wenn man berücksichtigt, dass bei der Entstehung der weitaus grössten Zahl der Unfälle, bei denen eine Sache beschädigt wird, nicht den Eigentümer selbst, sondern seinen Kutscher, Schofför, Laufjungen, Knecht, Diener, kurzum seine Hilfsperson ein Verschulden trifft, das er sich nicht anrechnen

43. und 44.) siehe Anm. 4 und 3 auf Seite 2.

zu lassen braucht, weil er nach der Ansicht des RG nur auf sein — des Geschädigten — Verschulden, nicht aber auf das seiner Hilfspersonen ankommen soll, so ist dies — wie Krückmann 45) sehr treffend ausführt — eine reine Versicherungsfunktion der Eisenbahn gegen die Nachlässigkeit seiner Angestellten. Hierdurch würde sich die soziale Hilfe, welche das Recht dem Beschädigten gewähren soll, geradezu in Ausbeutung verkehren 46).

Dieses Ergebnis kann unmöglich der Zweck der Haftpflicht sein, und doch ist die praktisch so selbstverständliche Entscheidung, dass die DRBG in einem solchen Fall eben nicht haftet oder wenigstens nur beschränkt haftet, sehr schwer zu begründen. Dies aber nur, weil der § 25 Eis. G. über die Frage des mitwirkenden Verschuldens der Hilfspersonen des Geschädigten schweigt, sodass die Auslegung 47) dieses Gesetzes die entscheidende Antwort auf die gestellte Frage erteilen muss.

Es besteht darüber kein Zweifel, dass man nur bei formaler Auslegung zu der vom RG gefällten Entscheidung kommen konnte. Wenn sich aber das Rechtsgefühl gegen eine solche Entscheidung sträubt, so sollte man sich erst dann zu dieser Entscheidung entschliessen, wenn sich kein Ausweg mehr zeigt, wenn man diese Entscheidung fällen muss, weil das noch geltende Recht geradezu dazu zwingt. Vorher sollte man aber nichts unversucht lassen, um im Einklang mit dem geltenden Recht eine Entscheidung fällen zu können, die von beiden Seiten als gerecht empfunden werden kann. So zeigt sich denn auch bei näherer Betrachtung aller bei der Auslegung zu berücksichtigenden Umstände, dass das Eis. G. nicht unbedingt zu der vom RG geübten engen Auslegung des § 25 zwingt, sodass man die Ansicht, das Eis. G. lasse eine Anwendung des § 254 BGB nicht zu, ohne eine Verletzung dieses Gesetzes aufgeben kann.

Es lässt sich nicht leugnen, dass die angeführte Rechtsprechung des RG in bezug auf Sachschäden noch ein bei weitem unbilligeres Ergebnis zeitigt als diejenige in bezug auf Körperschäden, denn im letzteren Fall schloss das RG nur die Fälle des § 254 Abs. 1 von der entsprechenden Anwendung des § 278 aus. Bei Sachschäden erklärt nun aber das RG den § 254 BGB in seinem ganzen Umfang für anwendbar, sodass jegliches Verschulden von Hilfspersonen des Geschädigten zu jedem Zeitpunkt bei seinem Schadensersatzanspruch unberücksichtigt bleiben muss.

Man sollte in Hinblick auf dieses Ergebnis erwarten, dass sich das Schrifttum ganz entschieden gegen diese Auffassung gewandt hätte und ist daher überrascht, dass sich die meisten

45.) Iher. Jahrb. 55,20.
46.) Dernburg S. 80, allerdings in anderem Zusammenhang.
47.) so auch das RG in RG 63,273.

Schriftsteller 48) widerspruchslos — von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen 49) — der Ansicht des RG angeschlossen haben. Da sämtliche Vertreter der Ansicht des RG keine neuen Gründe für ihre Meinung bringen, sondern sich lediglich auf die Begründung der massgeblichen RG 63,270 berufen, brauchen wir uns im folgenden nur mit den Gründen dieses Urteils zu befassen.

2. Titel:

Versuch der Widerlegung der Ansicht des RG, eine Anwendung des § 254 BGB auf den § 25 des preussischen Eisenbahngesetzes sei unzulässig.

§ 1: Die Auslegung des § 25 Eis. G. unter Berücksichtigung der Entstehungsgeschichte dieses Paragraphen.

Das RG führt in seinem Urteil 63,270 zunächst treffend aus, dass die Rechtszersplitterung innerhalb der Monarchie den Gesetzgeber veranlasste, die Materie unabhängig von den übrigen Landesgesetzen zu regeln, zieht hieraus aber den Schluss, das BGB sei nur an die Stelle der einzelnen uneinheitlichen, partikulären Gesetze getreten, die zur Ergänzung des Eis. G. nicht herangezogen werden sollten, mithin dürften auch seine allgemeinen Vorschriften nicht ergänzend auf dieses Gesetz angewendet werden. Hierbei lässt das RG jedoch die überaus wichtige Tatsache unberücksichtigt, dass dieser Ersatznachfolger der Landesgesetze das gerade nicht an sich trägt, was bei seinen Vorgängern lediglich zum Ausschluss geführt hat, nämlich die Zersplitterung der Rechtseinheit. Der Beweggrund, der 1838 zur Schaffung eines besonderen Gesetzes — losgelöst von den damals geltenden verschiedenen Parteikulargesetzen — geführt hat, spricht vielmehr umgekehrt für eine Anwendung der allgemeinen Vorschriften des BGB. Wenn vor dem Inkrafttreten des BGB die allgemeinen Grundsätze des bürgerlichen Rechts über das mitwirkende Verschulden nicht ergänzend herangezogen wurden, so beruhte diese Auffassung nur auf dem Bestreben, die Rechtseinheit nicht durch das Eindringen der Partikularrechte zu beeinträchtigen 50).

Wenn man aber schon damals ein dem BGB ähnliches, in ganz Preussen einheitlich geltendes Gesetz gehabt hätte, so wäre diese Materie niemals ohne eine Anwendung oder wenigstens Berücksichtigung der allgemeinen Rechtsgrundsätze dieses einheitlichen Gesetzes geregelt worden. Aus der Ent-

48.) wie Anm. 5 auf S. 2.
49.) Als Widerlegungsversuch sind wohl nur die Ausführungen Graffs a a. O. anzusehen.
50.) ROHG 16,111; 20,135.

stehungsgeschichte des Eis. G. ergibt sich deutlich, dass seine selbständige Natur nur zeitlich bedingt war bis zu dem Augenblick, in dem ein für das ganze Reich geltendes Gesetz erging, das eine einheitliche Regelung der allgemeinen Verschuldensgrundsätze enthielt. Da das BGB aber ein Reichsgesetz ist, würde durch seine Anwendung eine Zersplitterung der Rechtseinheit, die das Eis. G. durch den Ausschluss der Landesgesetze ausdrücklich verhüten wollte, nicht eintreten können, sodass insofern die Anwendung der Vorschriften des BGB nicht gegen den Zweck des Eis. G. verstossen kann.

Wenn man jedoch der Auslegung des RG folgt, dann wird jetzt vielmehr durch das Eis. G. gerade das bewirkt, was dieses Gesetz unbedingt verhüten wollte, nämlich eine Zersplitterung der Rechtseinheit, denn in dem gesamten Recht, sogar in dem nahe verwandten Personenhaftpflichtrecht 51) gilt der Grundsatz des § 254 BGB, den das Eis. G. nun durchbrechen würde. Dann wäre ja aus dem Vorläufer des Rechtseinheitsgedankens nach dessen Verwirklichung durch das BGB plötzlich ein Gegner dieses Gedankens geworden. Es hiesse also den wahren Zweck des Eis. G. geradezu in sein Gegenteil zu verkehren, wenn man der Ansicht des RG weiterhin folgen würde.

§ 2: Die Auslegung des § 25 Eis. G. unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahn.

In der heutigen Zeit — also fast hundert Jahre nach dem Erlass des Gesetzes — ist es nicht mehr gerechtfertigt, seiner Auslegung dieselben Anschauungen zugrunde zu legen, wie sie vor hundert Jahren herrschten. Der gewaltige Umschwung in der Anerkennung der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahn muss sich notgedrungen auch in der Rechtsprechung auswirken, wenn man dieser nicht den berechtigten Vorwurf machen will, sie sei lediglich formalistisch und trüge den tatsächlichen Verhältnissen keine Rechnung.

Eine zu starke Betonung der historischen Gründe, die zum Erlass des Gesetzes führten, muss notwendigerweise einen Stillstand der Rechtsentwicklung herbeiführen. Um dies zu verhüten, ist aber ein Gesetz im Zweifel so auszulegen, dass

51.) Diese Analogie zum HPfG scheint auf den ersten Blick hin anfechtbar zu sein: Die Rechtseinheit in dem Sinne, in welchem sie vom Standpunkt der Partikularrechte zum Eis. G. verstanden wurde, war nämlich in erster Linie ein „örtlicher" Begriff Die Rechtseinheit im Sinne von Einheit zwischen dem HPfG und dem BGB ist dagegen ein „sachlicher" Begriff, denn über die Frage örtlicher Rechtswirksamkeit ist bei diesen beiden Reichsgesetzen ein Widerstreit undenkbar. Der oben gezogene Analogieschluß war also nicht unbedenklich, doch werden die entstandenen Bedenken im weiteren Verlauf der Untersuchungen entkräftigt werden.

es der Entwicklung der gesamten Kultur, den wirtschaftlichen Anschauungen und Bedürfnissen möglichst gerecht wird 52).

Diesen allgemein anerkannten Auslegungsgrundsätzen entspricht die Rechtsprechung des RG aber keineswegs, vielmehr steht sie noch unverkennbar unter dem Einfluss des römisch-rechtlichen Satzes: Lex dura, sed ita scripta est. Der Richter soll aber nicht nur Rechtsautomat sein, sondern ein Gehilfe des Gesetzgebers in der Ordnung des Lebens. Der Richter der Gegenwart ist eben nicht mehr darauf beschränkt, die Gebote des Rechts dadurch anzuwenden, dass er die Sachlage des Lebens in die Tatbestandsbegriffe des Rechts einordnet, sondern er ist dazu berufen, etwaige im Gesetz enthaltene Lükken durch normschaffende Tätigkeit auszufüllen 53).

Dass die Regelung des mitwirkenden Verschuldens der Hilfspersonen des Beschädigten im Eis. G. fehlt, aber erforderlich ist, ist unbestreitbar, und hier wäre es Aufgabe der erkennenden Gerichte gewesen, die zweifellos im Gesetz enthaltene Lücke durch die Anwendung des § 254 BGB auszufüllen. Dies verlangt schon eine Betrachtung der bei der Auslegung zu berücksichtigenden Aenderung der wirtschaftlichen Anschauungen und Bedürfnisse.

Die enge Auslegung des Eis. G., an der das RG auch jetzt noch festhält, war vom wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet z. Z. des Erlasses dieses Gesetzes berechtigt oder wenigstens verständlich, denn damals waren die preussischen Eisenbahnen ausschliesslich im Besitz von Privatpersonen, die in erster Linie auf ihren eigenen Gewinn bedacht waren. Die Eisenbahn wurde als ein die Allgemeinheit nicht weiter berührendes, privates Gewerbeunternehmen angesehen, und da war es ganz in der Ordnung, dass die Unternehmer dieses Eisenbahnbetriebes, von dem sie im voraus wussten, dass er mit mannigfaltigen Gefahren für die Allgemeinheit verbunden war, für die schädlichen Folgen dieses Betriebs im weitesten Umfang einzustehen hatten 54). Man sah damals in der Eisenbahn eben nicht das unentbehrliche Verkehrsmittel der Neuzeit, sondern nur „das gefahrbringende Ungetüm, vor dem der friedliche Wanderer wie vor einem wilden Tiere behütet werden musste und das deshalb mit allen Mitteln bekämpft zu werden verdiente." 55).

Unter den geschilderten Umständen entsprach zur Zeit des Erlasses des Eis. G. die strenge und oft unbillige Haftung des Eisenbahnunternehmers ganz dem Rechtsgefühl des Volkes, das

52.) Enneccerus I. 1 S. 113.
53.) Heck S. 11.
54.) Oesterlen S. 368.
55.) Brunner S. 47.

ja damals noch nicht übersehen konnte, welche hervorragende Bedeutung diese neue Erfindung für die Entwicklung des gesamten Wirtschaftslebens haben würde.

In der seit dem Jahre 1838 verflossenen Zeit machte die Eisenbahn nun eine Entwicklung durch, die einzig dasteht und die die gesamte Volkswirtschaft in andere Bahnen lenkte.

Für die angestellte Betrachtung ist jedoch vor allem die Tatsache bedeutungsvoll, dass gerade die ärmere Bevölkerung den Hauptvorteil von den durch die Eisenbahn bewirkten Verkehrsverbesserungen, der Verbilligung der Güter und der Erleichterung des Reisens und der Güterbeförderung hatte. Es setzte eine Völkerwanderung ein, mit der frühere Völkerwanderungen, die wir aus der Geschichte kennen, nicht zu vergleichen sind 56). Die vermehrte Arbeitsmöglichkeit durch den Bahnbau, der zeitweilig fünf Millionen Menschen ständig beschäftigte, die mit den Bahnen einsetzende Industrialisierung und Erschliessung landwirtschaftlicher Länder steigerte naturgemäss die Arbeitsgelegenheiten und den Arbeitsverdienst der arbeitenden Klassen 57).

Mit der zunehmenden volkswirtschaftlichen Bedeutung der Eisenbahn hat sich aber auch im Volke die Erkenntnis durchgesetzt, dass mit der Ausbreitung des Eisenbahnverkehrs das Allgemeinwohl eine höchst bedeutsame Förderung erfährt, und dass in heutiger Zeit die Eisenbahn in erster Linie den Interessen des gesamten Volkes dient. Infolgedessen ist auch die allgemeine Einstellung des Volkes der Eisenbahn gegenüber eine ganz andere geworden.

Kein Laie denkt heute mehr daran, dem Eisenbahnunternehmer den Ersatz eines Schadens aufzubürden, den der Geschädigte selbst oder seine Hilfsperson verschuldet hat und jeder Laie empfindet die Rechtsprechung des RG — wenn man ihn darüber aufklärt — als durchaus unbillig. Diese Beobachtung kann man bei jedem vernünftigen Menschen machen. Sie zeigt dann aber zugleich deutlich, dass die Rechtsprechung des RG zum § 25 Eis. G. den veränderten Verkehrsanschauungen nicht mehr entspricht und allein schon aus diesem Grunde aufgegeben werden muss.

§ 3: Die Auslegung des § 25 Eis. G. unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Reichsgerichts zum Haftpflichtgesetz.

Die Rechtsprechung des RG und die herrschende Lehre haben auf dem Gebiete des HPfG der im vorigen Paragraphen beschriebenen Entwicklung vollends Rechnung getragen, aber

56.) In Deutschland wird zur Zeit bei 26 Fahrten jährlich auf den Kopf der Bevölkerung durchschnittlich alle 14 Tage die gesamte Bevölkerung auf der Bahn befördert.

57.) Jänecke S. 831.

nur „weil die Neuredaktion des HPfG den ausgesprochenen Zweck verfolgte, die Vorschriften dieses Gesetzes mit dem BGB in Einklang zu bringen“ 58).

Man darf jedoch nicht übersehen, dass diese Neuredaktion notgedrungen erfolgen musste, denn das HPfG enthielt im Gegensatz zu dem Eis. G. eine genaue Regelung der Art und des Umfangs des zu ersetzenden Schadens, die nach dem Inkrafttreten des BGB diesem entsprechen musste. Die Notwendigkeit einer Neuredaktion bestand für das Eis. G. aber nicht, denn dieses brauchte wegen seiner allgemeinen Fassung mit den Vorschriften des BGB nicht ausdrücklich in Einklang gebracht zu werden.

Der vom RG angeführte Grund ist daher nicht stichhaltig und kann keinesfalls den Beweis für die Berechtigung der unterschiedlichen Behandlung dieser beiden Gesetze erbringen. Demgegenüber ist noch zu betonen, dass das HPfG vom 7. Juni 1871 mit der ausdrücklichen und auch sachlich überall bestätigten Erklärung eingebracht wurde, dass es auf den bewährten Grundsätzen des pr. Eis. G. vom 3. November 1838 aufgebaut, insbesondere der Haftpflicht der gleiche Umfang gegeben werden sollte. Die Abweichungen seien lediglich redaktioneller Natur 59).

Wenn man weiterhin berücksichtigt, dass die Rechtsprechung des RG bis zu dem Inkrafttreten des BGB für das Eis. G. und das diesem nachgebildete HPfG genau dieselbe war, dass also beide in Sinn, Inhalt und Wortlaut fast gänzlich übereinstimmende Sondervorschriften nur aus sich selbst heraus zu erläutern und auszulegen waren und dann mit der RG 63,270 entscheidet, dass der Art. 105 EG BGB die ergänzende Anwendung des § 254 BGB auf den § 25 Eis. G. ausschliesse, so ist dies eine Entscheidung, die durch die vom RG angeführten Gründe — jedenfalls für die heutige Zeit — nicht mehr genügend gestützt erscheint. Vielmehr steht der § 254 BGB dem Zweck des Eis. G. nicht entgegen, sondern ergänzt es genau wie das HPfG in förderlicher Weise.

§ 4: Die Auslegung des § 25 Eis. G. unter Berücksichtigung sozialer Erwägungen.

Man darf zur Rechtfertigung der Ansicht des RG nicht etwa in Erwägung ziehen, dass die DRBG als die wirtschaftlich stärkere Partei dem Geschädigten den durch seine Hilfspersonen mitverursachten Schaden ersetzen könnte. Darum vermögen wir nicht die Hinweise Leonhards 60), darauf als erheblich zu erachten, dass der Betrieb der Eisenbahn nicht

58.) RG 63,274.
59.) Motive zu § 1 HPfG u. Goehle S. 643.
60.) S. 192

nur besonders gefährlich, sondern auch besonders gewinnbringend sei und durch die Haftung nicht übermässig belastet werde. Es mag allerdings einem menschlichen Empfinden entspringen, bei der tatsächlichen Beurteilung der grösseren wirtschaftlichen Kraft der DRBG dem Geschädigten irgendeine Rücksicht zu gewähren, doch darf ein solches Gefühl den Richter bei seiner Entscheidung nicht beeinflussen 61).

Wenn auch der Richter bei seiner Entscheidung keinerlei Rücksicht auf die Vermögenslage der Parteien nehmen darf und soziale Gründe für die rechtliche Entscheidung nicht ausschlaggebend sein können, so ist dennoch die Feststellung interessant, dass von der ungerechten Rechtsprechung des RG gerade die ärmere Bevölkerung am härtesten betroffen wird. Alle die unbemittelten Leute, die sich keine Hilfspersonen leisten können und in eigener Person an der Entstehung des Schadens mitwirken, büssen so hart, dass jedes (also auch das geringste) eigene Verschulden den Schadensersatzanspruch (ganz) ausschliesst 62), weil die eine Teilung des Schadens zulassende Vorschrift des § 254 BGB — nach der Ansicht des RG — nicht angewandt werden kann.

Dagegen werden alle diejenigen Menschen, die in der Lage sind, sich Hilfspersonen halten zu können — also der von vornherein als wohlhabend anzusehende Teil — ihre Ansprüche gegen die DRBG stets in ihrem ganzen Umfang durchsetzen und dies sogar auch dann, wenn die Hilfspersonen die Tiere oder sonstigen Sachen ihres Dienstherrn mit grösster Sorglosigkeit der durch die Eisenbahn drohenden Gefahr ausgesetzt haben.

Die Rechtsprechung des RG führt dahin, dass sich das Eigentum ganzer Klassen von Eigentümern eines besonderen Schutzes zu erfreuen hat. Es sind dies die juristischen Personen, die Handelsgesellschaften und alle anderen Rechtssubjekte, die erst durch ihre Vertreter handlungsfähig werden. So wird unbewusst durch das RG das in Gesellschaften zusammengehaltene Kapital, das überhaupt nur durch Hilfspersonen handlungsfähig werden kann, rechtlich mit einem ganz anderen Mass gemessen als das Eigentum des „kleinen Mannes".

Aus dieser sozialen Erwägung erhellt zugleich, dass ein etwaiges Bedenken, durch die Anwendung des § 254 BGB auf das Eis. G. werde die Haftung des DRBG ausserordentlich beschränkt und der soziale Zweck des Eis. G. in vielen Fällen gefährdet, nicht stichhaltig sein kann. Zwar hätte die DRBG, wenn man den § 254 BGB auf den § 25 Eis. G. anwenden würde, bei einem Verschulden des Geschädigten keinen oder nur teilweisen Schadensersatz zu leisten, aber andererseits würde sie,

61.) Keyssner in Recht 1904 S. 619.

62.) EE 25,418; 24,18; RG 53, 398 ff. Anders ist die Rechtslage – wie unten noch ausgeführt werden wird – wenn auf Seiten der Bahn ebenfalls ein Verschulden vorgelegen hat.

wenn man den § 254 BGB nicht anwendet, auch bei geringem Verschulden des Geschädigten selbst, sich von der Schadensersatzpflicht befreien können, während sie bei der Anwendung des § 254 wenigstens einen Teil, wenn nicht sogar den ganzen Schaden zu tragen hätte. Die strenge Haftung der DRBG nach dem § 25 Eis. G. wird also durch die Anwendung des § 254 BGB nach der einen Seite hin zwar gemindert, nach der anderen Seite aber auch wesentlich verschärft. Daher kann man mit gutem Gewissen eine Anwendung des § 254 BGB auf den § 25 Eis. G. befürworten und muss sie fordern, weil nur die Anwendung des § 254 BGB in jedem Schadensersatzprozess ein Ergebnis zeitigen kann, das auch mit dem Rechtsgefühl vereinbar ist 63).

§ 5: Die Auslegung des § 25 Eis. G. unter Berücksichtigung des im § 254 BGB enthaltenen allgemeinen Prinzips.

Eine durchaus einwandfreie Berechtigung zur Anwendung des § 254 BGB auf das Gebiet des pr. Eis. G. ergibt sich ferner aus dem im § 254 BGB enthaltenen allgemeinen Prinzip. Enneccerus 64) hat dazu aufgeführt: „M. E. ist der § 254 als die richtigere Fassung des anfangs nur unvollkommen erkannten Prinzips auch auf das pr. Eis. G. vom 3. Nov. 1838 anzuwenden".

Der in dieser kurzen aber inhaltsreichen Ausführung enthaltene Gedanke soll im folgenden die Grundlage für den zu führenden Beweis der berechtigten Anwendung des im § 254 BGB enthaltenen Grundsatzes auf das Eis. G. bilden.

Das im § 254 BGB enthaltene Prinzip der Abwägung des mitwirkenden Verschuldens hat eine lange Entwicklung hinter sich, die selbst mit dem Inkrafttreten des BGB noch nicht als abgeschlossen angesehen werden kann 65). Das Eis. G. und das ihm nachgebildete HPfG enthielten selbst nichts über dieses Prinzip. Es musste daher Aufgabe der Wissenschaft und vor allem der Rechtsprechung sein, die sich allmählich durchsetzenden neuen Gedanken auch auf die geltenden Gesetze, für deren Auslegung die Anwendung dieses Prinzips bedeutungsvoll werden konnte, zu übertragen.

Ursprünglich war das im § 254 enthaltene Prinzip zum Ausdruck gekommen bei mitwirkendem Verschulden in der Person des Verletzten selbst. Es trat dann eine sogenannte Kulpakompensation ein, d. h. das kleinere Verschulden wurde gegen

63.) Mit den im Text gemachten sozialen Ausführungen stimmen im Ergebnis überein: Mantey S. 638; Graff S. 351; S. 356; Keyssner S. 619; Goehle S. 646.

64.) Enneckerus-Lehmann S. 56.

65.) In neueren Gesetzen (KFG § 17 und Luftverkehrsgesetz § 27) ist der im § 254 BGB enthaltene Rechtsgedanke in sich noch weiter ausgedehnt worden.

das grössere aufgerechnet, sodass derjenige, der an der Entstehung des Schadens schwerer schuldig war, den ganzen Schaden allein tragen musste.

Diesen Grundsatz, der als Ausgangspunkt des jetzt im § 254 enthaltenen Prinzips zu werten ist, wandte das RG in ständiger Rechtsprechung 66) auf die beiden Gesetze an. Wenn auf beiden Seiten ein Verschulden vorlag, so sollte es darauf ankommen, welches Verschulden für die Herbeiführung des Unfalls als das überwiegende erschien. Es gab also immer nur ein starres „entweder — oder"; die Eisenbahn musste, wenn sie ebenfalls ein Verschulden traf, entweder den ganzen Schaden ersetzen oder aber garnichts. Eine Teilung des Schadens fand jedenfalls nicht statt.

Dieses Gewohnheitsrecht, welches das RG immer auf das Eis. G. angewandt hatte, erhielt nun im § 254 BGB seine gesetzliche Sanktion. Der § 254 enthielt allerdings nicht nur den gerade beschriebenen Ausgangspunkt dieses Prinzips, sondern eine praktisch ausserordentlich wertvolle Fortbildung des anfangs nur unvollkommen erkannten Prinzips. Das Bedeutsame und Fortschrittliche des § 254 bestand darin, dass dieser Paragraph eine angemessene Verteilung der Schadensersatzpflicht unter den Parteien ermöglichte und das mitwirkende Verschulden der Hilfspersonen des Geschädigten in der rechtlichen Beurteilung dem des Dienstherrn völlig gleichsetzte.

Nach dem Inkrafttreten des BGB hat das RG zwar die „Kulpakompensation" bei Sachschadensersatzansprüchen weiterhin eintreten lassen 67), aber trotzdem war diese Rechtsprechung des RG inkonsequent. Wenn das RG vor 1900 das (allerdings noch unentwickelte) Prinzip des § 254 BGB auf das Eis. G. als Gewohnheitsrecht angewandt hatte, dann musste es folgerichtig nach 1900 dasselbe (nun jedoch weiter entwickelte) Prinzip bei seiner Auslegung ebenfalls berücksichtigen und durfte es aus den bereits mehrfach widerlegten Gründen nicht für unanwendbar erklären. Dass diese Aenderung in der rechtlichen Beurteilung des § 25 Eis. G. durch das RG nicht erfolgen durfte, lässt sich heute sogar ohne eine Berücksichtigung des eigentlichen § 254 BGB beweisen:

Das im § 254 BGB enthaltene Prinzip ist nicht nur juristisch erkannt und im § 254 Gesetz geworden. Es ist inzwischen unter der opinio juris et necessitatis in das gesamte Rechtsleben des Volkes eingedrungen. Wohl kaum eine andere Bestimmung des geltenden Rechts ist auch dem einfachsten Mann so vertraut wie die des § 254 BGB. Nur durch sie ist „eine allgemeinen Rechtsgrundsätzen und zugleich der Billigkeit entsprechende und der verschiedenen Gestaltung der Ein-

66.) RG in EE 2,426; 3,200; 245,416; 6,54; 8,16; 12,199; 16,48 u. 333; Eger HPfG S. 198; Reindl HPfG S. 81.
67.) RG in JW 1921 S. 1230

zelfälle sich anpassende Entscheidung der Frage zu erzielen, ob und in wieweit der einzelne Beteiligte trotz des Mitverschuldens eines oder mehrerer anderer für sein Verschulden und die hieraus sich ergebenden Folgen verantwortlich ist und die dadurch erwachsenden Nachteile selbst zu tragen hat". 68).

Man braucht einem Laien nur einen Unfall zu erzählen, bei dessen Entstehung beide Teile schuldhaft gehandelt haben, und er wird auf die Frage nach der Schadensersatzpflicht mit unbedingter Sicherheit antworten, dass beide Parteien sich den Schaden nach dem Verhältnis ihres Verschuldens teilen müssen. Die Sachlage ist zu klar, als dass noch ernste Bedenken darüber entstehen könnten, dass die Anwendung des im § 254 BGB enthaltenen Prinzips — trotz entgegenstehender Entscheidungen oberster Gerichte — auf Grund eines Reichsgewohnheitsrechtes unbedingt gefordert werden muss.

Vom Standpunkt des heutigen Rechtsempfindens erscheint die Entscheidung des RG als rückständig. Wenn irgendwo, so ist in diesem Fall ein Gewohnheitsrecht festzustellen, das gemäss Art. 2 EG BGB die Kraft einer Rechtsnorm hat und vom RG daher in Zukunft nicht mehr übergangen werden darf.

3. Titel:

Schlussbetrachtungen über die Auslegung des § 25 Eis. G.

Im vorhergehenden Titel sollte bewiesen werden, dass die Bedenken, die gegen eine Anwendung der allgemeinen Vorschriften des BGB auf das Eis. G. aufgetaucht sind, in ihrem ganzen Umfang nicht stichhaltig sind und dass die Begründung, mit der das RG die Anwendung des § 254 BGB auf den § 25 Eis. G. ausgeschlossen hat und noch ausschliesst, nicht haltbar ist. Bei der Auslegung des § 25 Eis. G. darf nicht nur einseitig die Entstehungsgeschichte des Gesetzes berücksichtigt werden. Wir müssen heutigen Forderungen entsprechend zu einer fortschreitenden Auslegung gelangen. Billigkeitserwägungen und das Rechtsgefühl des Volkes werden dabei einen ermutigenden Einfluss ausüben.

Zum Schluss der Betrachtung über die Auslegung des § 25 Eis. G. ist „der mit der vollen Freiheit der Wissenschaft begabten Theorie" 69) nicht den Vorwurf zu ersparen, dass sie in dieser Frage allzu vertrauensvoll der Rechtsprechung des RG gefolgt ist.

Dass die kritisierte Ansicht im Herrschergewand umhergeht, ist nur so zu erklären, dass sie die grösste Zahl der Schriftsteller ohne eine selbständige Nachprüfung übernommen hat, denn die dieser Meinung zugrundeliegende RG 63,270 musste

68.) RG in JW 1909 S. 414.
69.) Müller-Erzbach S. 335.

auf den ersten Blick hin mindestens anfechtbar erscheinen und durfte dann nicht kritiklos angeführt werden.

Es wird nicht verkannt, dass es den meisten Schriftstellern, vor allem den Kommentatoren des BGB — schon in Hinblick auf die erforderliche Zeit — kaum möglich sein wird, alle in ihren Kommentaren enthaltenen Entscheidungen auf ihre Richtigkeit nachprüfen zu können, doch liegt in dem Uebersäen eines Kommentars mit ungedruckten und nicht kritisierten Entscheidungen eine Gefahr, die man nicht ohne weiteres als unvermeidbar bezeichnen kann. Eine Gefahr deshalb, weil dem Richter — vor allem in der Tageshast der ersten Instanz — oft die Zeit dazu fehlen wird, die in den Kommentaren zitierten Urteile in den Entscheidungssammlungen nachlesen zu können, sodass er aus diesem oder einem ähnlichen Grunde im Vertrauen auf die Autorität des Kommentars seine Entscheidung auf die dort angeführte Ansicht stützen wird.

Mit Rücksicht auf diese leider nur zu oft in der Praxis geübte mechanische Verwertung der Kommentare ist die Anwendung ungedruckter und nicht kritisierter Erkenntnisse mehr schädlich als nützlich und sollte daher besser ganz unterbleiben 70).

Es ist andererseits aber auch nicht denkbar, dass die hier kritisierte Entscheidung des RG nicht auf lebhafteren Widerspruch im Schrifttum gestossen ist, weil schon zur Zeit ihrer Verkündung damit zu rechnen war, dass diese Materie durch ein Reichsgesetz geregelt werden würde, sodass der Entscheidung des RG keine grössere Bedeutung mehr zukommen konnte. Nach dem Tagungsprotokoll des 35. deutschen Juristentags (im September 1928 in Salzburg) ist aber vorläufig nicht mit einem diesbezüglichen Reichsgesetz zu rechnen. Infolgedessen ist es selbst heute noch nicht nutz- und zwecklos, der Rechtsprechung des RG entgegenzutreten.

3. Abschnitt:

Ein Ueberblick über die einzelnen zur Regelung der Schadensersatzpflicht der DRBG für Sachschäden erlassenen Landesgesetze unter besonderer Berücksichtigung der in ihnen enthaltenen Regelung des mitwirkenden Verschuldens der Hilfspersonen.

Es ist bereits oben gesagt worden, dass z. Z. im Deutschen Reich die Haftpflicht der DRBG für die durch ihren Betrieb verursachten Sachschäden noch nicht einheitlich geregelt worden ist. Es gelten daher für diese Sachbeschädigungen grund-

70.) Im Ergebnis übereinstimmend, allerdings aus anderem Anlass: Fuchs S. 553.

sätzlich die Vorschriften des BGB über unerlaubte Handlungen (§§ 823 ff). Doch hat das EG BGB im Art. 105 den Landesgesetzgeber ermächtigt, für den Eisenbahnbetrieb eine schärfere Haftung als nach den Vorschriften des BGB eintreten zu lassen.

Von dieser Befugnis hat jedoch nur ein Teil der deutschen Staaten 71) durch Ausführungsgesetze zum BGB Gebrauch gemacht, sodass jetzt für diese Länder das Prinzip der Gefährdungshaftung, für die übrigen Länder dagegen, die diese Materie nicht selbständig geregelt haben 72), das Prinzip der Verschuldenshaftung gilt.

In Bayern und Hessen gilt das Prinzip der Gefährdungshaftung aber nur unter der Voraussetzung, dass der Sachschaden bei der Benutzung öffentlicher Strassen und Plätze durch die Eisenbahn „infolge" dieses öffentlichen Gebrauchs verursacht worden ist.

Im Rahmen dieser Untersuchung ist nun vor allem die Frage zu prüfen, ob die dem Eisenbahnunternehmer durch diese Gesetze auferlegte Haftpflicht durch das mitwirkende Verschulden der Hilfspersonen des Geschädigten beeinflusst wird, ob also die angeführten Landesgesetze das mitwirkende Verschulden dieser Personen berücksichtigen.

Erfreulicherweise ist diese Frage in Bezug auf fast sämtliche auf Grund des Art. 105 EG BGB erlassenen Gesetze zu bejahen. Nur Anhalt und Braunschweig haben ihre Ausführungsgesetze dem bereits kritisierten § 25 Eis. G. nachgebildet und erklären — wie dieser Paragraph — recht ungenau nur das Verschulden des „Geschädigten" für die Eisenbahn als haftbefreiend.

In den übrigen Gesetzen wird die Haftung des Eisenbahnunternehmers durch ein Verschulden des „Inhabers" oder „Besitzers" der Sache ausgeschlossen. Jedoch enthalten diese Gesetze den ausdrücklichen und jeden Zweifel ausschliessenden Zusatz: „Das Verschulden eines Dritten, der die tatsächliche Gewalt über die Sache von dem Besitzer in dessen Haushalt oder Erwerbsgeschäft oder in einem ähnlichen Verhältnisse ausübt, vermöge dessen er den auf die Sache sich beziehenden Weisungen des Besitzers Folge zu leisten hat, steht dem eigenem Verschulden des Besitzers gleich".

In den Ländern, die von dem Recht des Art. 105 EG BGB keinen Gebrauch gemacht haben und in denen deshalb die Vor-

71.) So Bayen (AG zum BGB Art. 58), Hessen (Art 74), Anhalt (Art. 29), Braunschweig (§§ 28,29), Lübeck (§§ 60,62), Würtenberg (Art. 1), einige Vorgängerstaaten des jetzigen Freistaates Thüringen, der die Sachschadensersatzhaftpflicht durch Gesetz vom 16. Mai 1923 unter Aufhebung der diesbezüglichen Ausführungsgesetze der Vorgängerstaaten regelte.

72.) So z. B. Sachsen, Baden, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg

schriften des BGB gelten, versteht es sich von selbst, dass auch dessen Vorschriften über das mitwirkende Verschulden der Hilfspersonen des Beschädigten Anwendung finden müssen.

Anhang zum I. und II. Unterteil:

Der Einfluss der Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes auf die rechtliche Beurteilung der in diesen beiden Teilen bearbeiteten Unfälle.

Mit der Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs haben auch die Unfälle, die durch den Zusammenstoss eines Kraftfahrzeugs mit der Eisenbahn entstanden sind, trotz weitgehendster Sicherungsmassnahmen seitens der DRBG, eine beträchtliche Steigerung erfahren. Die Ursache dieser Feststellung ist wohl hauptsächlich in der eigenen Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs zu suchen. Die hohe Geschwindigkeit des Kraftwagens, das Motorengeräusch, der meistens durch Fensterscheiben umschlossene Führersitz bringen es mit sich, dass dem Führer des Kraftwagens das Herannahen eines Zuges leicht entgehen kann. Diese Gefahr besteht vor allen Dingen bei schrankenlosen Uebergängen, bei denen sich der Zug durch akustische Warnungssignale bemerkbar machen muss.

Diese nur angedeutete eigene Betriebsgefahr des Kraftfahrzeugs kann nun aber nicht für den Kraftfahrzeughalter entlastend wirken, sondern muss vielmehr den Führer zur erhöhten Aufmerksamkeit und genauesten Befolgung der in der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 17. Juli 1928 und in der Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr vom 5. Dezember 1925 zur Verhütung von Unfällen getroffenen gesetzlichen Bestimmungen verpflichten. Bei einer sorgfältigen Beobachtung dieser Vorschriften wäre an sich ein Unfall fast ausgeschlossen. Infolgedessen wird sich bei jedem Unfall ein Verstoss gegen Verkehrsregeln und damit ein Verschulden des Kraftwagenführers feststellen lassen.

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit interessiert vor allem die Frage, ob sich der Verletzte das Verschulden seines Kraftwagenführers, wenn dieser zugleich eine Hilfsperson des Verletzten ist, anrechnen lassen muss. Der Führer eines Kraftwagens ist nicht schlechthin „Hilfsperson" eines jeden Insassen des Wagens, sondern kann als Hilfsperson des Verletzten nur dann betrachtet werden, wenn er zu diesem in einem Dienstverhältnis steht, auf Grund dessen er mit der eigenen Führung und Beaufsichtigung des Wagens betraut worden ist und den Weisungen seines Dienstherrn Folge zu leisten hat. Der körperlich oder vermögensrechtlich Verletzte, dessen Fahrer zugleich seine Hilfsperson ist, wird also in der Regel mit dem Halter des Kraftfahrzeugs identisch sein.

Der Halter des Kraftfahrzeugs, der persönlich bei dem Unfall verletzt oder dessen Fahrzeug bei der gleichen Gelegenheit beschädigt worden ist, kann nun an sich die DRBG auf Schadensersatz gemäss § 1 HPfG und § 25 Eis. G. in Anspruch nehmen. Doch wird sich hier die auf Schadensersatz verklagte DRBG damit verteidigen können, dass bei Zusammenstössen zwischen einem Kraftfahrzeug und einer Eisenbahn nicht die Vorschriften des HPfG und des Eis. G. Anwendung finden, sondern die Bestimmungen des KFG. Nach § 17 dieses Gesetzes hängt die Frage, ob bei einem Zusammenstoss zwischen Kraftfahrzeug und Eisenbahn der Autohalter oder der Eisenbahnunternehmer für den angerichteten Schaden haftet, von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teile verursacht worden ist.

Dass in diesem Fall eine Ausgleichung des Schadens zwischen dem Eisenbahnunternehmer und dem Kraftfahrzeughalter stattfinden soll, beruht auf der Erwägung, dass der geschädigte Halter lediglich durch die Tatsache des Betriebs seines Fahrzeugs auch selbst gewisse Gefahren zur Entstehung des Schadens gesetzt hat 73).

Diese Vorschrift ermöglicht es aber dem Richter, den Schadensersatzanspruch des verletzten Halters, je nach dem Grad des Verschuldens seines Fahrers zu mindern, denn es bedarf keiner Frage, dass zugleich durch das Verschulden des Fahrers die Betriebsgefahr des Fahrzeugs, für die ja der Halter gemäss § 17 KFG haften muss, erhöht wird.

Auf diese Weise ist das RG schon ohne eine Berücksichtigung der §§ 278, 831 BGB gezwungen, — entgegen seiner sonstigen Rechtsprechung — das mitwirkende Verschulden der Hilfspersonen des Geschädigten in jedem Fall gegenüber der Haftpflicht der DRBG haftmildernd oder haftbefreiend zu berücksichtigen

Ein Unterschied in der rechtlichen Beurteilung der Schadensersatzpflicht für Personen- und Sachschäden besteht hier nicht, da das KFG beide Schädigungen im § 7 gleichgesichtigen.

Schluss:

Zusammenfassung: Notwendigkeit einheitlichen Reichsrechts.

Wir kommen zu dem Ergebnis, dass nicht die geltenden Gesetze daran Schuld sind, dass das mitwirkende Verschulden der Hilfspersonen des Beschädigten bei der Schadensersatzpflicht der DRBG nicht immer gebührend berücksichtigt wird, sondern dass lediglich die Rechtsprechung des RG diesen unerfreulichen Rechtszustand geschaffen hat.

73.) Müller S 333.

Das ungünstigte Ergebnis zeitigte die Rechtsprechung des RG in Preussen. Würde man hier der in der vorliegenden Arbeit für richtig gehaltenen Auslegung folgen, dann wäre an sich eine Beseitigung des § 25 Eis. G. nicht unbedingt erforderlich. Will man aber an der Auslegung dieses Paragraphen wie sie gegenwärtig durch das RG geübt wird, weiterhin festhalten und erklären, dass das Eis. G. „nur aus sich selbst heraus, nur unter Zugrundelegung der ihm eigenen Grundsätze auszulegen" und damit dem § 254 BGB — einem der meist angewendeten Grundsätze des modernen Rechts — unzugänglich ist, dann wäre es Zeit, dass der § 25 Eis. G. ausser Kraft gesetzt wird. Unter dieser Voraussetzung darf es keinesfalls, geduldet werden, dass ein Landesgesetz aus längst vergangenen Zeiten ruinenhaft in ein Gesetzgebungswerk hineinragt, das, von einem anderen Geist beseelt, andere Rechtsanschauungen verkörpert. 74).

In der möglichster Rechtseinheit zustrebenden Gegenwart darf auf einem so wichtigen Gebiet wie der Eisenbahnhaftpflicht für Sachschäden ein Landesgesetz nicht ohne organischen Zusammenhang mit den allgemeinsten Grundsätzen des BGB gelten.

Aus dem Ueberblick über die einzelnen zur Regelung der Schadensersatzpflicht der Eisenbahn für Sachschäden erlassenen Landesgesetze war ferner zu ersehen, dass die hier vertretene Meinung, der verletzte Dienstherr müsse sich das Verschulden seiner Hilfspersonen bei seinem Schadensersatzanspruch gegen die DRBG anrechnen lassen, den Haftungsgrundsätzen des modernen Schadensersatzrechtes entspricht. Fast sämtliche deutschen Länder, die die Gefährdungshaftung auf Grund des Art. 105 EG BGB eingeführt haben, haben in fortschrittlicher Weise das Verschulden der Hilfspersonen des Beschädigten in der rechtlichen Beurteilung dem Verschulden des Verletzten selbst gleichgestellt. Durch diese ausdrückliche, gesetzliche Regelung ist das RG wenigstens in diesen Ländern daran gehindert, seine formalistische Rechtsprechung in dieser Frage durchzusetzen.

Bei der Neuredaktion des HPfG für Körperschäden wäre es jedenfalls auch angebracht gewesen, die Regelung des mitwirkenden Verschuldens der Hilfspersonen des Beschädigten bereits in dem Gesetz selbst so genau zu treffen, wie sie in den angeführten neueren Landesgesetzen für Sachschäden getroffen worden ist, aber andererseits konnte ja auch damals niemand ahnen, dass das RG später die Verweisung auf § 278 im § 254 BGB in der kritisierten, streng formalistischen Weise auslegen würde. Trotzdem wird in absehbarer Zeit eine gesetzliche Aenderung der Haftpflicht der DRBG für Körperschä-

74.) Cohn S. 427 und im Ergebnis übereinstimmend: Heine S. 289.

den nicht erforderlich sein, vielmehr wird es hier vollends genügen, wenn das RG seine diesbezügliche Meinung aufgeben würde.

Anders ist es bei der Regelung der Schadensersatzpflicht der DRBG für Sachschäden. Hier ergibt sich schon aus der Tatsache, dass man gezwungen ist, die Sachschädensersätzpflicht der DRBG nach den verschiedenen Ländern getrennt behandeln zu müssen, dass dieses Gebiet baldmöglichst einer einheitlichen, reichsgesetzlichen Regelung bedarf.

Die unerfreulichen Folgen, die sich aus der landesgesetzlichen Regelung der Sachschadensersatzpflicht ergeben, sind zahlreich und machen sich vor allem auf dem Gebiet der vertraglichen Haftung der DRBG unangenehm bemerkbar. Es würde jedoch den Rahmen der vorliegenden Arbeit überschreiten, wenn im einzelnen auf alle diesbezüglichen Missstände eingegangen werden würde 75).

Für die Rechtfertigung der dringenden Notwendigkeit einer einheitlichen, reichsgesetzlichen Regelung dieser Materie mag in diesem Zusammenhang der Hinweis genügen, dass die jetzt auf diesem Gebiet herrschende Rechtszersplitterung lediglich zu Ungerechtigkeiten führen kann und eine Unübersichtlichkeit der einzelnen Landesgesetze bewirken muss.

Zu der Zeit, als die einzelnen Landesgesetze auf Grund des Art. 105 RG BGB erlassen wurden, konnte man der unterschiedlichen, partikulären Behandlung der Eisenbahnsachschädenersatzpflicht nicht jede innere Berechtigung absprechen, denn damals waren die einzelnen Staaten selbst die „Eisenbahnunternehmer". Die Sachlage änderte sich aber mit dem Augenblick, in dem die Eisenbahn in Deutschland zur Reichsangelegenheit erklärt wurde 76).

In der heutigen Zeit, in der das herrschende Eisenbahnunternehmen die „Deutsche Reichsbahngesellschaft" ist 77), hat jeder Deutsche, in welchem Lande er auch wohnen, durch welches deutsche Land er auch fahren und in seinen Sachgütern beschädigt werden mag, ein gutes Recht darauf, dass sein Schadensersatzanspruch gegen die DRBG an jedem Orte des deutschen Reichs die gleiche rechtliche Behandlung erfährt.

75.) Es sei nur auf einige sehr bemerkenswerte Aufsätze verwiesen, in denen zu der angeschnittenen Frage näher Stellung genommen worden ist: Eger in DJZ 1908 Sp. 751 ff; Goltermann in VerkehrsrR 9. Bd. Sp. 99; Well daselbst Sp. 288; Fromherz in Arch. ziv. prax 1929 Bd. 10, S. 73; Mantey in VZ 63. Jahrg. S. 637 ff; Hanow in EE 42'23; ferner auf den Artikel: In welchem Ländchen war es? in der Vossischen Zeitung No. 121 vom 22. Mai 1930.

76.) Durch das Gesetz, betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30. April 1920 (RGBl. 1920 S. 773).

77.) Durch Gesetz vom 30. August 1924.

Der Ausgang des Schadensersatzprozesses darf nicht mehr davon abhängen, in welchem Ländchen die Beschädigung erfolgt ist, und welches Recht hier gilt.

Ein einheitliches Reichshaftpflichtgesetz für Sachschäden lässt sich nicht im Handumdrehen schaffen; deswegen ist es Aufgabe der Gerichte, der Rechtszersplitterung, die jetzt noch auf dem praktisch so wichtigen Gebiet herrscht, durch zweckentsprechende Rechtsprechung vorzubeugen und der späteren Gesetzgebung auf diese Weise den Weg zu ebnen.

Lebenslauf.

Am 20. Januar 1907 wurde ich als Sohn des praktischen Arztes Dr. med. Heinrich Wetzel und seiner Ehefrau Klara geb. Nathe in Heeren in Westf. geboren. Nach vierjährigem Besuch der Volksschule in Heeren und neunjährigem Besuch des Realgymnasiums in Unna bestand ich Ostern 1926 die Reifeprüfung. Zunächst war ich ein Jahr lang als Volontär bei der Commerz- und Privatbank in Dortmund und der Landesbank der Provinz Westfalen in Münster tätig. Sodann studierte ich Rechts- und Staatswissenschaften an den Universitäten Marburg und Münster. Am 18. November 1930 bestand ich am Oberlandesgericht Hamm die erste Staatsprüfung und bin nunmehr als Referendar im Landgerichtsbezirk Dortmund tätig. Die mündliche Doktorprüfung habe ich am 26. Juni 1931 bestanden.